Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 26 / 9. JUNI 2022

MotoGP Barcelona: Quartararo-Sieg

Meister macht kurzen Prozess

Formel E: Indonesien

Evans-Erfolg bei Jakarta-Premiere

IndyCar: Detroit

Power profitiert von Taktik-Coup

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 26



Rallye-WM: Sardinien

Erster Tänak-Triumph nach gut 15 Monaten



Formel 1: Sergio Pérez

Neuer Red-Bull-Vertrag für Monaco-Sieger



24h Le Mans: Letzte Testfahrten

Kann Glickenhaus die Toyota schlagen?

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:


MOTORSPORT IMAGES


BMW



MOTORSPORT IMAGES

Editorial

Rennleitung und Sportkommissare haben zuletzt in der Formel 1 nicht immer eine gute Figur gemacht. Eigentlich bräuchten wir drei Rennleiter statt einem.

Die Rennleitung der Formel 1 hat zuletzt keine souveräne Figur gemacht. In Monte Carlo haben wir uns über viele Dinge gewundert. Warum hat es nach dem Abbruch der Formationsrunden wegen des Wolkenbruchs so lange gedauert, bis man die Zuschauer und die Teams über den Zeitpunkt eines möglichen Neustarts informiert hat? Warum gibt es nach dem Unfall von Mick Schumacher zuerst ein VSC-Signal, dann ein Safety Car und dann erst eine rote Flagge? Und warum wird das Berühren der gelben Linie an der Boxenausfahrt erst nach dem Rennen verhandelt, wo jeder TV-Zuschauer sofort gesehen hat, dass es da zumindest Diskussionsbedarf gibt?

Die Informationspolitik der Rennleitung bei abgebrochenen Rennen ist verbesserungswürdig. Im letzten Jahr bekamen wir in Spa wenigstens alle zehn Minuten ein Update, wie und ob es weitergeht. Das ist man den Zuschauern schuldig. Bei dem Unfall von Mick Schumacher war jedem Couch-Fan sofort klar, dass da zumindest ein Safety Car nötig war. Warum dauert es zwei Runden, bis es auf die Strecke geschickt wird? Die Erklärung, man habe sicherstellen wollen, dass sich das Safety Car an der richtigen Stelle in den Verkehr einfädelt, ist eine Schutzbehauptung. Da liegt ein Auto in zwei Teilen mitten auf der Straße. In so einem Fall kann nur gelten: Sofort das Safety Car raus. Oder gleich Rot.

Ein Vergehen wie das Überfahren der gelben Linie muss während des Rennens verhandelt werden. Egal, zu welchem Ergebnis die Sportkommissare kommen. Das ist ein offensichtlicher Tatbestand. Und zwar schwarzweiß, wenn man die Regel richtig anwendet. Es kann ja sein, dass man mit Berühren davonkommt, aber klärt das bitte während des Rennens. Das ist ein klarer Fall für eine Schiedsrichter-Entscheidung.

Es gibt nichts Schlimmeres als ein Resultat, das drei Stunden lang inoffiziell ist und dann mit einer Begründung bestätigt wird, die kein Mensch versteht. Da haben die Hausjuristen von Red Bull ganze Arbeit geleistet. Wie im Finale in Abu Dhabi. Hut ab. Auf so etwas muss man erst einmal kommen. Zurück blieb der Eindruck, dass die FIA da keinen Fehler zugeben und sich mit einem juristischen Winkelzug aus der Affäre retten wollte.

Der Fall zeigt wie das Finale in Abu Dhabi: Die Regeln müssen klarer und einfacher geschrieben werden. Ohne Gefahr zu laufen, dass man sich selbst eine Grube gräbt. Wenn man an der Komplexität der Regeln festhalten will, braucht man in Zukunft drei Rennleiter. Einen, der sich nur um die Sicherheit kümmert. Einen, der allen Regelverstößen nachgeht. Und einen, der sich auf die Kommunikation mit den Teams und der Öffentlichkeit konzentriert. Wir müssen einsehen, dass es keinen Charlie Whiting mehr gibt und wahrscheinlich auch nicht mehr geben wird. Also müssen drei den Job von einem machen.

Michael Schmidt
Redakteur



41 **Speedway-GP: Beim deutschen Grand Prix in Teterow überraschte Patryk Dudek**

SCHIFFNER





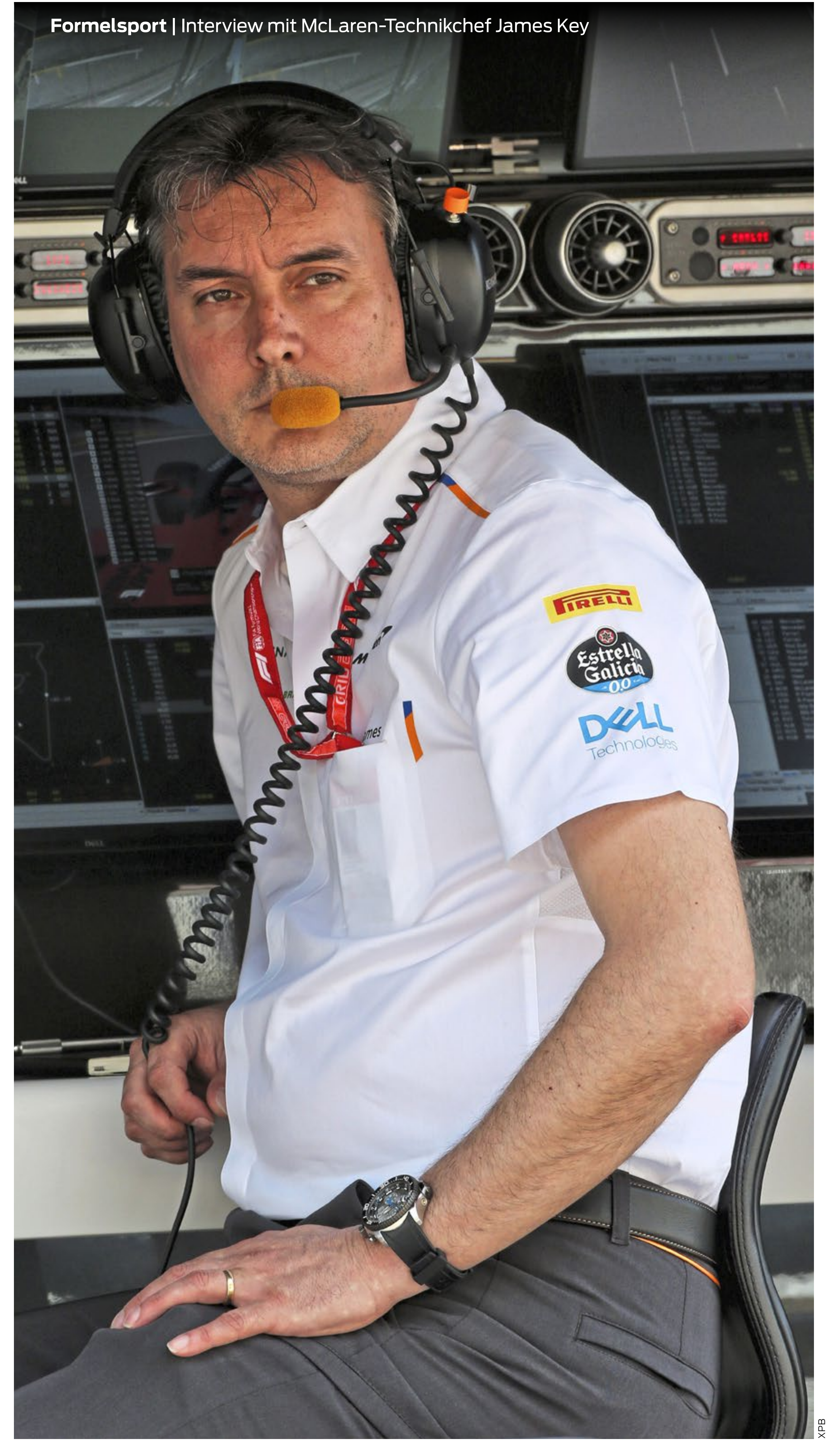
DEUTSCHE DELEGATION

Am vergangenen Wochenende fanden zum letzten Mal Rennen auf der Detroiter Belle Isle statt. MSa-Redakteur Philipp Körner und dieser private Audi R8 standen auf der Gästeliste der Abschiedsparty.



EXPERIMENTELLES TRINKEN

Rallye-Reporter Reiner Kuhn bekämpfte die sardische Hitze mithilfe von Toyotas Team-Physio Teemu Hirvonen und probierte beim italienischen WM-Lauf die Elektrolyt-Zaubertränke der Werksfahrer durch.



XPB

McLaren-Technikchef James Key erklärt im Interview, warum der schlechte Saisonstart ein Segen war, was der runderneuerte MCL36 besser kann und gibt zu, dass McLaren rein zufällig kaum Probleme mit dem Bouncing hat.

Von: **Michael Schmidt**

In Bahrain wurde der McLaren MCL36 zum Flop erklärt. Danach hat er ordentliche Resultate erzielt. Haben Sie Ihr eigenes Auto unterschätzt?
Der GP Bahrain war der perfekte Sturm. Natürlich fällst du dein Urteil und triffst Entscheidungen nach dem ersten Rennen, denn es ist das erste Mal, dass du auf Konkurrenz triffst und einen Anhaltspunkt bekommst, wie gut dein Auto ist. In unserem Fall sah das Auto schlechter aus, als es war. Unsere Bremsprobleme haben den ganzen Test davor zerstört. Wir konnten keine Renndistanz fahren oder das Auto auf die Strecke abstimmen. Daniel hat wegen seiner Corona-Erkrankung gar nicht an dem Test teilgenommen. Alle anderen konnten das und gingen viel besser vorbereitet in das erste Rennen. Damit gerieten wir schon mal in Rückstand. Die Folgerennen waren für uns dann eine Art Ersatztest. Da haben wir die Aufgaben erledigt, die wir in Bahrain hätten erledigen sollen. Wir haben dabei gelernt, wie wir das Auto abstimmen, ausbalancieren, und wie hoch man es fahren muss. Also alles Aufgaben, für die vorher keine Zeit war.

Dabei kam heraus, dass der McLaren besser war als sein Ruf?
Das Resultat in Bahrain hat ein falsches Bild gezeichnet. Als wir in den nächsten Rennen in der Lage waren, die Abstimmung zu optimieren, hat sich das Potenzial des Autos gezeigt. Das sah dann so aus, als hätten wir riesige Fortschritte gemacht. Dabei waren wir einfach nur schlecht in Bahrain. Wäre Bahrain das dritte oder vierte Rennen gewesen, wären wir auf dieser Strecke auch schneller gewesen.

Sie haben gleich nach dem Rennen in Bahrain ein Entwicklungsprogramm angeschoben. Hätten Sie das auch

„Der perfekte Sturm“

getan, wenn sich das Auto dort so gut wie später in Melbourne oder Imola präsentiert hätte?
Vielleicht nicht, wenn wir immer noch unter einem Reglement fahren würden, das schon lange etabliert ist. Dann hätte man sein Auto gut genug gekannt und das Ergebnis in Bahrain richtig eingeordnet. Jetzt reden wir über völlig neue Regeln. Es gab vorher keinerlei Referenz. Hätte sich unser Auto von Anfang an so gut wie in Melbourne oder Imola präsentiert, hätten wir wahrscheinlich anders reagiert. Wir hätten uns gesagt: Wir sind mit diesem Auto ungefähr dort, wo wir letztes Jahr waren. Wir haben noch einiges an Arbeit vor uns, weil der Abstand zur Spitze gewachsen ist. Also lasst uns aggressiv weiterentwickeln, aber nicht unbedingt unseren Plan ändern. Wir hätten wahrscheinlich auf dem Konzept aufgebaut. Doch nach dem Auftaktrennen konnten wir nicht sicher sein, ob es nicht ein weiteres Bahrain geben würde. Wir wussten nur, dass wir schnell Rundenzeit finden mussten. Deshalb haben wir unseren Plan geändert mit dem Wissen, dass es Zeit brauchen wird, bis wir die Teile auf die Rennstrecke bringen können. Es hätte keinen Sinn gemacht, einfach neue Teile ans Auto zu bringen, die dann nicht funktioniert hätten. Das ist unter einem Kostendeckel das schlimmste Szenario.

Dann war Bahrain ein guter Weckruf?
Absolut. Es hat uns eine neue Richtung aufgezeigt, die wir bei einem besseren Saisonstart vielleicht nicht so schnell verfolgt hätten. Somit hatten wir Glück, dass der Weckruf beim ersten und nicht beim vierten Rennen stattfand. Auch als wir mit dem zweiten Rennen besser wurden, haben wir gemerkt, dass dieses Auto immer noch Schwächen hat, an denen wir arbeiten müssen.

Was sind die Schwächen?
Unter bestimmten Bedingungen wie in Miami leiden wir. Bei hohen Asphalttemperaturen oder auf holprigen Strecken mit einem rutschigen Belag. Unter Rennbedingungen mehr als in der Qualifikation. Unser Reifenmanagement von der Auto-Seite muss besser werden. Auch im Topspeed hinken wir noch ein bisschen hinterher. Das hatten wir uns selbst zuzuschreiben. Wir sind die ersten fünf Rennen mit einem Flügel gefahren und hatten da wenig Flexibilität. Da hatten wir etwas zu viel Luftwiderstand. In der Qualifikation waren wir in den Kurven so schnell wie die anderen, haben aber auf den Geraden verloren.

Wo ist das Auto besser geworden?
Wir sind deutlich besser in langsamen Kurven geworden. Die Balance zwischen schnellen und langsamen Kurven ist viel besser und viel konstanter. Das war auch unser Ziel mit der Chance, die uns die neuen Regeln gegeben haben. Daniel hat sich in den ersten Rennen viel mehr vertraut mit diesem Auto gefühlt.



Mit Barcelona-Upgrade Angriff auf Mercedes

WILHELM

McLaren hat nie über Bouncing geklagt. Haben Sie das Problem vorausgesehen?
Um ehrlich zu sein: Da war viel Zufall dabei, dass wir weniger davon betroffen waren als andere. Es ist ja auch unglaublich schwierig, dieses Phänomen zu simulieren. Es gibt so viele Faktoren, die es auslösen oder verstärken können. Fahren in turbulenter Luft, Bodenwellen, die Steifigkeit der Reifen und der Aufhängung. Du hast laterale Kräfte, die auf das Auto wirken, dazu die Folgewirkung der mechanischen Abstimmung auf die Aerodynamik. Das alles in ein mathematisches Modell zu fassen, ist fast unmöglich. Wenn man das Auto im Windkanal aufschaukeln wollte, müsste man große Kräfte wirken lassen, damit das passiert. Zum Glück sind wir beim Bouncing auf der besseren Seite. Wir haben eine Ahnung, warum wir nicht so leiden wie andere, aber es ist nur eine Ahnung.

> „Zum Glück fand der Weckruf im ersten und nicht im vierten Rennen statt. Sonst hätten wir nicht so schnell die neue Richtung eingeschlagen.“
>
> James Key

Kann es mit mehr Abtrieb schlimmer werden?
Es wird jedenfalls nicht besser. Aber wie schlimm es wird, ist schwer vorherzusagen. Es ist eine Funktion des Aerodynamik-Kennfeldes und der Steifigkeit bestimmter Komponenten. Deshalb sehen Sie an manchen Autos Stützkabel zur Fixierung des Unterbodens, an anderen nicht. Es ist auch eine Funktion der Fahrwerksabstimmung, denn am Ende des Tages ist es eine Art Resonanz. Es kann also durchaus ausgelöst werden, wenn der Punkt, an dem der Großteil des Abtriebs unter dem Auto erzeugt wird, von einem Strömungsabriss betroffen ist, weil der Abstand zur Straße zu klein wird.

Wir haben bislang drei große Seitenkasten-Konzepte gesehen: Ferrari, Red Bull und Mercedes. Hat sich schon eines als Flop oder Sieger herausgestellt?
Ich sehe da einen Trend. Schauen Sie sich unsere neuen Seitenkästen an und die von Aston Martin. Die gehen in die Richtung von Red Bull. Der Mercedes-Weg ist einzigartig, noch mal ein anderer als unser altes Konzept, obwohl auch bei uns die Seitenkästen sehr schmal waren. Es ist ein sehr schlauer Ansatz. Ich ziehe meinen Hut vor den Mercedes-Kollegen, dass sie sich so etwas getraut haben. Doch dieses Auto funktioniert auf eine ganz andere Art als der gesamte Rest. Aber es hat großes Potenzial.

Wie schwer ist die Weiterentwicklung des Autos unter dem Kostendeckel?
Ich sehe das genauso wie Ferrari. Wer sich am Anfang der Saison verausgabt, bekommt ab Juli ein Problem. Wir haben schon gut in die Fahrzeugentwicklung investiert, aber immer noch Luft. Diese Autos sind teuer. Wir reden über riesige Teile, die modifiziert werden. Allein die Werkzeuge, die es braucht, einen ganzen Unterboden zu bauen. Der Frontflügel ist das Gleiche. Mal abgesehen von Bremsbelüftungsschächten oder Spiegelhalterungen nimmt man bei diesen Autos immer große Teile in die Hand. Man muss sich schon beim Bau des Autos überlegen, wie viel Komplexität man in sein Auto investiert. Umso teurer wird es, es hinterher weiterzuentwickeln. In unserem Fall wird sicher nicht schon beim GP Kanada Schluss sein. Aber auch wir müssen uns überlegen, ob der Fortschritt eine bestimmte Ausgabe für die Entwicklung rechtfertigt. ■

!

James Key

Geburtstag: 14.01.1972
Geburtsort: Chelmsford (GB)
Herkunftsland: England

Eine starke Nummer 2 macht sorgenfrei



Wie wichtig ein zweiter Mann ist, weiß jeder spätestens seit dem Skandal-Finale von Abu Dhabi: Hätte Sergio Pérez nicht rundenlang Lewis Hamilton beschäftigt, wäre es wohl ganz anders ausgegangen.

Von: **Elmar Brümmer**

Das Beispiel des Mexikaners zeigt, dass er die Idealbesetzung als Teamkollege ist. Einer, der der Nummer 1 das nötige Feuer macht, dazu einer, der auch selbst auf Sieg fahren kann, und einer, der im Falle des Falles auch Platz macht. Echte Rennfahrer können an der Rolle des sogenannten „Wingmans" zerbrechen, bei Valtteri Bottas im Windschatten von Lewis Hamilton wäre das auch fast passiert. Der Finne hat gut daran getan, zu Alfa zu wechseln, wo er jetzt selbst mal die Privilegien einer Nummer 1 genießt.

So ruhig wie Bottas ist Pérez nie geblieben, der sagt auch mal, wenn ihm was stinkt. Wie bei der Rückversetzung in Barcelona, als er ein nicht eingehaltenes Versprechen des Red-Bull-Kommandostands monierte. Kurz sah es so aus, als hinge der Haussegen im Bullen-Rennstall schief. Aber natürlich war da schon klar, dass der Mexikaner seinen Vertrag bis Ende 2024 verlängert bekommen würde. Und die – vor allem taktische – Meisterleistung von Monaco bestätigte beide Parteien im Vertrauensbeweis.

Einer wie Pérez ist kein Rubens Barrichello, der bei Ferrari mit stumpfen Waffen gegen Michael Schumacher kämpfte. Der Brasilianer musste schon einen außergewöhnlichen Tag erwischen, um den Rekordweltmeister aus eigener Kraft zu schlagen. Wirklich beschwert hat er sich nur beim legendären Platztausch in Österreich, aber insgesamt hatte er seine Rolle als Beifahrer angenommen. Bei der aktuellen Formel-1-Generation ist das anders: Die zweite Reihe hat sich emanzipiert. Die Rolle als reines Stallhäschen nimmt keiner an.

Auch bei Ferrari sind die Rollen klar verteilt. Die Scuderia hat ohne große Not den Vertrag mit Carlos Sainz um zwei Jahre verlängert. Trotzdem gibt es auch im italienischen Top-Team bislang immer noch einen deutlichen Leistungsunterschied zu Charles Leclerc, der numero uno.

> „Checo hat mehrfach bewiesen, dass er nicht nur ein guter Teamplayer ist, sondern auch ganz vorne mitfahren kann. Ihn zu halten war reine Formsache."
>
> Christian Horner, Red Bull

Bei Mercedes war die Sachlage im Prinzip auch klar, jedenfalls so lange, bevor der Silberpfeil zu hüpfen begann. George Russell sollte 2022 sein finales Ausbildungsjahr durchlaufen. Seite an Seite mit Lewis Hamilton, der sich den achten Titel von Max Verstappen zurückholen wollte. Die Realität der bisherigen sieben WM-Läufe zeichnet ein anderes Bild. Der erfahrene Hamilton hadert mit seinem Auto, oft auch mit der Taktik, während Landsmann Russell in jedem Rennen unter den besten Fünf landete. Eine Machtverschiebung bei Mercedes ist das noch nicht, aber ein verändertes Kräfteverhältnis.

Auch hier gilt: Zwei Fahrer auf einer gedachten gemeinsamen Linie zu haben, das kann zwar mal internen Ärger geben (wir erinnern uns kurz an Nico Rosberg), aber es sichert natürlich den Gemeinschaftserfolg in der Mannschaftsdisziplin Motorsport. Carlos Sainz ist noch nicht ganz da, wo ihn Mattia Binotto haben will, aber er genießt einen Vertrauensvorschuss. Sergio Pérez, der nur als Notnagel geholt wurde, hat sich den Respekt von Christian Horner und der ganzen Truppe erarbeitet: „Er hat die Lücke zu Max verkleinert", lobt Horner (und der lobt eher selten).

George Russell war von Beginn an als Nachfolger von Hamilton vorgesehen, deshalb präsentierte sich der Rekordsieger zunächst handzahmer als gedacht. Der gute Saisonstart des unaufgeregten Nachwuchsmannes verstärkt Hamiltons Motivation, endlich selbst in die Gänge zu kommen. Ob das zu Konflikten führen wird, wie es sich die britische Boulevardpresse wünscht, muss der weitere Saisonverlauf zeigen. Teamchef Toto Wolff aber kann sich schon gratulieren, bei der Personalentscheidung einmal mehr ein gutes Händchen gehabt zu haben: „Wir hatten nie Zweifel, dass George ein sehr starker Fahrer ist. Er geht die Dinge sehr analytisch an. Ich mag auch, wie die beiden in schwierigen Situationen miteinander harmonieren. Eine bessere Paarung könnte ich mir nicht wünschen."

Die Mischung macht's. Planungssicherheit zu haben ist so etwas wie der Trend des ersten Saisondrittels in der Formel 1. Merke: Eine starke Nummer 2 macht sorgenfrei. ■

RETURN TO SENDER

Die Nummer-2-Piloten der Top-Teams

Wer hat den besten Manndecker?
Der Autor freut sich über Ihre Meinung.
Schreiben Sie uns eine E-Mail an:
msa-lesertribuene@motorpresse.de



RED BULL

Sprung ins Glück: In Monaco feierte Sergio Pérez seinen dritten Formel-1-Sieg und die Vertragsverlängerung bis 2024

Formel 1

Neuer Pérez-Vertrag

Red Bull hat den Vertrag von Sergio Pérez bis 2024 verlängert. Für Alpha-Tauri-Pilot Pierre Gasly ist damit der Weg in das A-Team verbaut.

Von: **Andreas Haupt**

Sergio Pérez hat sich seinen Platz bei Red Bull verdient. Im Vorjahr gewann er das Rennen in Aserbaidschan, kam zudem vier weitere Male auf das Podest und errang mit 190 Punkten den vierten WM-Platz. In dieser Saison belegt der Routinier nach sieben Rennen den dritten WM-Rang – nur 15 Punkte hinter Teamkapitän Max Verstappen. „Für mich war es eine unglaubliche Woche. Erst der Sieg in Monaco, dann die Bekanntgabe meiner Vertragsverlängerung", zitiert Red Bull seinen Schützling in der Pressemitteilung. „Ich fühle mich in diesem Team wie zu Hause. Wir arbeiten gut zusammen, und meine Beziehung zu Max – auf und außerhalb der Rennstrecke – treibt uns noch mehr an."

Damit ist die Tür für einen anderen Fahrer nun geschlossen: Pierre Gasly hatte gehofft, nächstes Jahr den Aufstieg zurück ins A-Team zu schaffen. Der Franzose ist noch bis Ende 2023 ein Red-Bull-Kaderfahrer. Man muss aber kein Prophet sein, um vorauszusagen, dass er sich nach der Pérez-Bekanntgabe nach Alternativen umschauen wird. Die Frage lautet, ob ihn Red Bull überhaupt ziehen lassen würde. ■



RED BULL

Pérez hatte den Vertrag wohl schon vor seinem Monaco-Sieg unterschrieben

Formel 1

Kritik an F1-Hürden

Bei Andretti wird man langsam ungeduldig, was den geplanten Formel-1-Einstieg angeht. Patriarch Mario Andretti äußerte gegenüber MSa deutliche Kritik an den Verantwortlichen der Königsklasse.

Von: **Philipp Körner**

Immer wenn es um die F1-Bestrebungen von Sohn Michael geht, kommt Mario Andretti aus dem Loben nicht mehr heraus. Und obwohl er selbst nicht offiziell in die Führung von Andretti Autosport involviert ist, tritt er zumindest als eine Art Botschafter des Rennstalls auf. In dieser Funktion reagierte er nun verschnupft auf die Skepsis des F1-Establishments. Mercedes-Sportchef Toto Wolff stichelte zum Beispiel: „Alle Teams haben beträchtliche Summen über die letzten zehn Jahre investiert. Wenn ein neues Team in der Lage ist, uns mehr zu bringen, als es kostet, sollten wir darüber reden. Bis jetzt wurde dieser Beweis aber noch nicht erbracht."

Für Mario Andretti sind solche Aussagen eine Enttäuschung. „Toto Wolff hat sehr offen über unsere Glaubwürdigkeit gesprochen. Mit mir spricht er allerdings auf eine andere Weise. Ich finde die Kritik sehr respektlos, weil wir viel länger im Motorsport aktiv sind als er. Er hat keinen Grund, auf uns herabzuschauen." Etwas genervt ist Mario Andretti mittlerweile vom Schweigen der FIA: „Wir wissen, dass wir eine Summe im Bereich von 200 Millionen Dollar bezahlen müssen. Doch nun wollen sie wohl mehr. Wir warten immer noch auf eine Rückmeldung. Das grenzt etwas an Wucher." Dazu kritisiert Andretti auch das Prozedere des Einstiegsverfahrens: „Mit Bernie (Ecclestone) wäre das sicher anders gelaufen. Liberty gibt den Teams zu viel Mitbestimmung." ■



MOTORSPORT IMAGES

Mario Andretti kritisiert mangelnden Respekt aus der Formel-1-Szene

NACHRICHTEN

MONACO-VERGLEICH
Der Stadtkurs von Monaco ist die einzige Formel-E-Strecke, die auch von anderen Rennserien genutzt wird. So lassen sich interessante Pace-Vergleiche anstellen. Die Formel 1 war in der Qualifikation satte 18,5 Sekunden schneller als die Elektroserie. Und selbst die Pole-Position der Formula Regional, bei der Tatuus F3-Autos mit 270 PS zum Einsatz kommen, konnte die Formel-E-Bestzeit noch um vier Zehntel unterbieten.

GEGEN GEHALTSDECKEL
Hinter den F1-Kulissen wird gerade über eine künstliche Begrenzung der Fahrergehälter diskutiert, die frühestens 2026 im sportlichen Reglement verankert werden könnte. Fernando Alonso will davon aber nichts wissen: „Von uns Piloten wird immer mehr verlangt. Und am Ende profitieren vor allem die Teams. Deshalb sollten die Gehälter außerhalb des Budget-Deckels liegen."

F1-STAR IN DER U-BAHN
Lewis Hamilton schottet sich normalerweise so gut es geht von der Öffentlichkeit ab. Am Pfingstwochenende machte der Formel-1-Star aber eine Ausnahme. Mit einem Kumpel fuhr Hamilton nachts per U-Bahn durch London. Wer den siebenfachen Weltmeister unter seinem Kapuzenpulli erkannte, bekam zur Belohnung ein Selfie.

WEICHE REIFEN FÜR BAKU
Pirelli reist überraschend mit den drei weichsten Gummi-Sorten zum Highspeed-Stadtrennen in Baku. Im Vorjahr gab es viel Kritik, als bei Max Verstappen kurz vor Schluss ein Reifenplatzer auf der langen Geraden zu einem heftigen Crash geführt hatte.

GP ASERBAIDSCHAN:
Training 1: Fr. 13.00 Uhr
Training 2: Fr. 16.00 Uhr
Training 3: Sa. 13.00 Uhr
Qualifikation: Sa. 16.00 Uhr
Rennen: So. 13.00 Uhr



WILHELM

Mit einem Plan ins zweite Leben

Michael Andretti hat es als Rennfahrer geschafft, aus dem Schatten seines Vaters zu treten. Nach seiner Karriere wechselte er die Seiten. Als Teambesitzer tanzt er auf vielen Hochzeiten. Mit der Formel 1 hat er noch eine Rechnung offen.

Von: **Michael Schmidt**

Söhne berühmter Väter haben es schwer. Nur wenige treten aus dem Schatten, vor allem dann, wenn der Vater eine Legende war. Damon Hill, Jacques Villeneuve und Nico Rosberg ist es gelungen. Michael Andretti so halb. Der Sohn von Mario Andretti eiferte seinem Vater nur in der IndyCar-Serie erfolgreich nach. Der Meister von 1991 liegt mit 42 Siegen immer noch an der Spitze der ewigen Bestenliste seit Gründung der IndyCar-Serie 1979, wird aber wohl in diesem Jahr von Scott Dixon oder Will Power eingeholt und überholt werden.

In der Formel 1 blieb Andretti junior blass. Es war ein Unternehmen, das nicht gut gehen konnte. Er weigerte sich, in Europa zu wohnen. Dabei hätte er 1993 gegen einen Teamkollegen wie Ayrton Senna jeden Testkilometer und jeden Fabrikbesuch bei McLaren bitter nötig gehabt. Nach 13 Rennen endete die Formel-1-Karriere des pummeligen Amerikaners vorzeitig. Immerhin standesgemäß mit einem dritten Platz in Monza. Andretti kehrte zu den IndyCars zurück. 30 Jahre später will er wieder in die Königsklasse zurück. Als Teamchef.

In jeder Serie präsent

Auf der anderen Seite der Boxenmauer hat Michael gleich nach seiner aktiven Laufbahn eine zweite Karriere gestartet und unterhält heute Teams in der IndyCar-Serie, der IMSA, den Indy Lights, der Formel E, den SuperCars in Australien, der GT4, der Extreme E und der Rallyecross-Szene. Das Firmen-Puzzle beschäftigt rund 180 Angestellte. Andretti setzt mit Bedacht auf einen Bauchladen: „Es ist wichtig, nicht alle Eier in einen Korb zu legen. So sind wir mit unserer Marke international bekannt und können überall Investoren finden.“ Schon 2003, als er noch selbst am Lenkrad drehte, kaufte

er sich in das Team der Brüder Kim und Barry Green ein.

Da hatte Michael Andretti seine Einsätze als Rennfahrer aber schon auf sporadische Starts zurückgeschraubt. 2006 und 2007 nahm er noch zwei Mal an den 500 Meilen von Indianapolis teil. Es war seine persönliche Abrechnung mit dem Speedway, das ihm nie Glück gebracht hatte. „Ich wollte einmal in meinem Leben am gleichen Rennen wie mein Sohn Marco teilnehmen. Damit bin ich der einzige Fahrer, der sowohl mit seinem Vater als auch mit seinem Sohn Rennen gefahren ist. Und wir hätten das Ding fast gewonnen, wurden Zweiter und Dritter. Mit meinem Vater bin ich zusammen in Le Mans angetreten und wir waren Teamkollegen bei Newman-Haas."

Der leichte Abschied

Der Abschied vom Cockpit ist ihm nie richtig schwergefallen, auf jeden Fall leichter als seinem Vater. „Ich war bereit für ein neues Kapitel in meinem Leben. Und ich hatte das Glück, gleich ein Team mitbesitzen zu dürfen. So konnte ich mit dem Sport in Verbindung bleiben, den ich immer geliebt habe. Viele meiner Kollegen hatten keinen Plan für die Zeit nach dem Rennsport."

Der Gedanke, mal ein eigenes Team an den Start zu bringen, reifte schon früh. „Ich habe bei meinem Vater erlebt, wie schwierig es ist, nach deinem Rennfahrerleben eine Beschäftigung zu finden. Da habe ich mich zum ersten Mal gefragt: Was wirst du in der Zeit danach machen? Ich war mein Leben lang im Motorsport und wollte dort auch bleiben. Da habe ich begonnen die Ohren offenzuhalten, ob es irgendwo ein Team zu kaufen gibt. Zufällig habe ich Barry Green davon erzählt. Er hat mich gefragt: Warum kaufst du nicht mein Team? So ist es passiert."

Seitdem lebt Andretti auch mit dem finanziellen Risiko. „Es ist ein hartes Geschäft. Jedes Jahr aufs Neue. Geld auftreiben ist der Teil der Arbeit, der mir am wenigsten gefällt. Aber wenn du mal ein gutes Budget hast, ist es ein toller Job. Du hast so viele unterschiedliche Herausforderungen zu meistern. Strategie, Technik, Sponsoren, Politik." Anfangs war noch eigenes Geld dabei. Danach kam es immer mehr von Investoren. Als Ex-Rennfahrer sieht er einen Vorteil: „Ich weiß, wie Rennfahrer ticken. Sie können mir keine Märchen erzählen. Und ich weiß, welches Team man einem Fahrer bieten muss, um Erfolg zu haben. Ich hatte in meiner Karriere viel Anschauungsunterricht."

Bereut hat der heute 59-jährige Amerikaner höchstens seinen Abstecher in die Formel 1: „Es ist einfach zu sagen, dies oder das hätte ich anders machen sollen. Aus heutiger Sicht würde ich meine Formel-1-Karriere anders angehen. Damals fühlte es sich aber richtig an. Es hätte meine Karriere fast gekillt. Das Timing war falsch. Und auch die Politik zwischen der Formel 1 und der IndyCar-Serie hat mir damals nicht geholfen. Ich war irgendwie der Spielball." Das Gleiche erlebt er jetzt wieder. Andretti hat das Geld und einen Plan für ein eigenes Team, aber zu viele Gegenspieler, die die Tür für den elften Platz im Feld geschlossen halten wollen. Da schaltet sich sogar Vater Mario ein: „Ich verstehe nicht, warum man so eine Investition in die Serie nicht unterstützen kann. Gerade jetzt da die Serie so stark wächst. Wir haben mehr Respekt verdient." ■



XPB

Sieger als Teamchef: Andretti mit Fahrer Hunter-Reay in Fontana 2012


MOTORSPORT IMAGES

Der letzte und beste F1-Einsatz: Andretti wurde 1993 in Monza Dritter



MOTORSPORT IMAGES

Die härteste Prüfung: Bei McLaren traf Andretti auf Superstar Senna

DIE KARRIERE IN ZAHLEN

Geboren:	5. Oktober 1962 in Nazareth (USA)

FORMEL 1

Debüt:	GP Südafrika 1993 (Kyalami)
Teams:	McLaren
GP-Starts:	13 (1993)
WM-Punkte:	7
GP-Siege:	–
Podiumsplätze:	1
Punkteränge:	3
Pole-Positions:	–
Schnellste Runden:	–
Führungskilometer:	–

INDYCAR

Debüt:	Caesar's Palace Grand Prix 1983
Teams:	Kraco, Newman-Haas, Ganassi, Motorola
Starts:	309 (von 1983 bis 2002) + 8 IRL (von 2001 bis 2007)
Punkte:	2496 (+193 IRL)
Siege:	42
Podiumsplätze:	98 (+ 2 IRL)
Punkteränge:	197 (+ 8 IRL)
Pole-Positions:	32
Schnellste Runden:	55
Führungskilometer:	18 080



Mitch Evans bewies in Jakarta einen kühlen Kopf und meldete sich im WM-Kampf zurück

MOTORSPORT IMAGES

Evans ist der Coolste

Das Debüt der Formel E in Jakarta erlebte einen abgezockten Sieger: Mitch Evans blieb mit seinem Jaguar in der Hitze von Indonesien ganz cool. Die WM entwickelt sich zu einem Vierkampf. Porsche ist nach dem Wochenende in Jakarta fast raus aus dem WM-Rennen.

Von: **Joel Lischka**

Stolz präsentierte Mitch Evans die Nationalflagge seines Landes. Für einen Tag eroberte der Neuseeländer mit seinem Sieg die provisorische Rennstrecke in Jakarta. Der 27-Jährige behielt bei tropischer Hitze einen kühlen Kopf und siegte knapp vor Jean-Éric Vergne und Edoardo Mortara. Damit meldete sich der Jaguar-Pilot im Kampf um den Titel zurück. Evans fährt seit 2016 in der Formel E. Bis zu dieser Saison gewann er zwei Rennen für die englische Traditionsmarke. Mit dem Triumph in Indonesien feierte er bereits seinen dritten Saisonsieg – mehr als jeder andere Pilot.

Den Grundstein legte der Mann aus Auckland im Qualifying, als er seinen E-Rennwagen auf den dritten Startplatz stellte. In der ersten Reihe standen Meisterschaftskonkurrent Vergne und dessen Teamkollege António Félix da Costa von DS-Techeetah. Beide Piloten kamen auf der neuen Strecke mit insgesamt 18 Kurven und einer Länge von 2,370 Kilometern am besten zurecht. Neben Evans qualifizierte sich Berlin-Sieger Mortara im Kunden-Mercedes von Venturi auf Rang 4. Der WM-Führende Stoffel Vandoorne im Werks-Mercedes erreichte lediglich Startplatz 7.

Die positive Überraschung des Qualifyings war Nissan-Pilot Sébastien Buemi auf Platz 6. Damit erreichte der Schweizer die beste Startposition des Teams in dieser Saison. André Lotterer im Porsche verpasste hingegen zum ersten Mal in diesem Jahr die K.-o.-Phase.

> „Das war ein heißes, hartes Rennen – eine ganz andere klimatische Herausforderung. Es verlangt einem körperlich alles ab.“
>
> Mitch Evans

Teamkollege Pascal Wehrlein musste wegen einer Strafe, die er aus Berlin nach Jakarta schleppte, um fünf Plätze nach hinten und startete von Rang 11.

Glutofen in Jakarta

Bereits vor dem Debüt in der Millionen-Metropole war klar, dass das Rennen Mensch und Maschine fordern würde. Im Land herrscht gerade Regenzeit, die Luftfeuchtigkeit und Temperaturen sind extrem hoch. Am Samstag zeigte das Thermometer mehr als 30 °C an. Die Luftfeuchtigkeit lag zum Start bei 65 Prozent und kletterte im Verlauf des Rennens weiter nach oben. Das merkte auch der schweißgebadete Mitch Evans im Siegerinterview an: „Das war ein heißes, hartes Rennen.“ Der E-Prix in Jakarta war für den Neuseeländer „eine ganz andere klimatische Herausforderung“. Mortara stimmte dem Sieger zu: „Es war sehr schwierig. Die Temperaturen waren so hoch.“

Den Start um 15 Uhr Ortszeit entschied Pole-Mann Vergne für sich. Dahinter gab es kaum Veränderungen. Lediglich Pascal Wehrlein schob sich auf Platz 9. Nach einer Runde musste das Safety Car ausrücken, da sich Oliver Rowlands Rad nach einer Kollision im hinteren Mittelfeld selbstständig gemacht hatte. Am Ende verlängerte die Rennleitung den E-Prix wegen der Safety-Car-Phase um 1.30 Minuten. Nach dem Re-Start konzentrierten sich die Piloten zunächst auf das Energiemanagement.

An der Spitze schnappte sich Evans den Zweitplatzierten António Félix da Costa, der dem

Jaguar-Piloten noch ans Heck rempelte. Aus der Spitzengruppe setzte Vergne als erster Pilot den Attack-Mode (zweimal vier Minuten in Jakarta) nach zehn Minuten Rennzeit ein. Evans zog eine Runde später nach. Hinter dem Duo lag nun Edoardo Mortara, der wie in Berlin lange wartete, um die Zusatzleistung abzurufen.

Evans überrascht Vergne

Nach 19 Minuten aktivierte der Schweizer dann seinen Attack-Mode. Zu diesem Zeitpunkt hatte Félix da Costa in seinem DS-Techeetah bereits den zweiten Boost gezündet. Eine ähnliche Strategie wie Mortara hatte Vandoorne gewählt und den ersten Attack-Mode lange hinausgezögert.

Früh aktivierte Vergne ein zweites Mal die Zusatzleistung und verlor kurzzeitig die Führung an Evans. Der Neuseeländer selbst entschied sich wie Verfolger Mortara erst 15 Minuten vor Rennende, seinen zweiten Attack-Mode einzusetzen. Zwar verkürzte Evans den Abstand zu Vergne, an ihm vorbei kam er trotz der zusätzlichen 30 kW jedoch nicht. Hinter den Führenden versuchte sich Félix da Costa vor Mortara zu halten. Dafür zündete er seinen Fanboost – doch Mortara kämpfte sich am Portugiesen vorbei.

Sechs Minuten vor Schluss schnappte sich Evans dann den Führenden: In Kurve 7 ließ Vergne die Tür offen und der Jaguar-Pilot presste sich innen vorbei. Den Franzosen abschütteln konnte er jedoch nicht. Das lag an den Hinterreifen, die überhitzten und nicht mehr ausreichend Grip boten. Dadurch fand auch Mortara wieder Anschluss an die beiden Führenden. Aber Evans behielt die Nerven, fuhr als Erster über die Ziellinie und jubelte vor der Siegerehrung in die Mikrofone: „Das ist genau das, was wir brauchten. Wir sind zurück!"

In der WM-Wertung verkürzte er mit seinem Sieg den Abstand zum Führenden Stoffel Vandoorne auf zwölf Punkte. Der Belgier hält nach Rang 5 bei 121 Zählern. Fünf Punkte dahinter folgt Vergne, weitere zwei Zähler dahinter rangiert Mortara. Die Porsche-Fahrer André Lotterer und Pascal Wehrlein dürften nach dem Wochenende raus aus dem Kampf um den Titel sein. Das nächste Rennen findet am 2. Juli in Marrakesch statt. Vielleicht wirft sich Mitch Evans dann wieder die neuseeländische Flagge über die Schultern. ■

FORMEL E IN JAKARTA

9. Rennen am 04.06.2022, 40 Runden à 2,370 km

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Mitch Evans	Jaguar	48.28,424 min
2.	Jean-Éric Vergne	DS-Techeetah	+ 0,733 s
3.	Edoardo Mortara	Venturi-Mercedes	+ 0,967 s
4.	António Félix da Costa	DS-Techeetah	+ 3,350 s
5.	Stoffel Vandoorne	Mercedes	+ 4,038 s
6.	Jake Dennis	Andretti-BMW	+ 4,635 s
7.	Lucas di Grassi	Venturi-Mercedes	+ 5,253 s
8.	Pascal Wehrlein	Porsche	+ 8,191 s
9.	Sam Bird	Jaguar	+ 13,348 s
10.	Sébastien Buemi	Nissan	+ 14,766 s

STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Stoffel Vandoorne	121 Punkte
2. Jean-Éric Vergne	116
3. Edoardo Mortara	114
4. Mitch Evans	109
5. Robin Frijns	81
6. Nyck de Vries	65
7. André Lotterer	59
8. Pascal Wehrlein	55
9. Lucas di Grassi	55
10. António Félix da Costa	54

STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Mercedes	186 Punkte
2.	DS-Techeetah	170
3.	Venturi-Mercedes	169
4.	Jaguar	139


MOTORSPORT IMAGES

Abkühlung erwünscht: Das Wetter in Jakarta verlangte den Piloten alles ab



MOTORSPORT IMAGES

Konstant gut: Stoffel Vandoorne verteidigte mit Rang 5 seine WM-Führung


MOTORSPORT IMAGES

Schöne neue Welt: Jakarta bot ein spannendes Formel-E-Debüt



MOTORSPORT IMAGES

In der vergangenen Saison raubte ein Defekt den sicher geglaubten Sprung in den Brunnen. Nun holte Power das erlösende Bad nach

Power-Punktlandung

Penske-Pilot Will Power gewann dank einer smarten Strategie den letzten Lauf auf dem Belle-Isle-Stadtkurs. Ein schnell wachsender Gummibelag und ausbleibende Neutralisierungen machten die zwei Boxenstopps des Australiers zur siegreichen Taktik. Sein engster Verfolger Alexander Rossi (Andretti Autosport) sorgte mit einem Drei-Stopp-Plan am Ende aber noch mal kurz für Spannung.

Von: **Philipp Körner**

Vor nicht mal einem Jahr war Will Power außer sich vor Wut. Beim ersten von damals zwei IndyCar-Rennen in Detroit zwang eine Rotflaggen-Unterbrechung das gesamte Feld kurz vor Schluss in die Pitlane, wo Power als Führender besonders lange auf die rettende Kühlung warten musste. Genau das wurde ihm anschließend zum Verhängnis: Ein überhitztes Steuergerät verhinderte das Anlassen des Motors, und er musste hilflos mitansehen, wie das Feld ohne ihn den Restart antrat. „Die Ereignisse des letzten Jahres waren heute natürlich in meinem Hinterkopf. Ich wollte unbedingt meine Revanche. Da ich mich aber nur auf Rang 16 qualifiziert hatte, mussten wir ein Risiko eingehen“, gestand Power am Sonntag. Selbiges sollte sich schlussendlich gelohnt haben.

Die letzte Pole-Position auf dem herausfordernden Belle-Isle-Kurs sicherte sich sein Penske-Kollege Josef Newgarden, der einen starken Takuma Sato (Dale Coyne Racing) kurz vor knapp auf Rang 2 verweisen konnte. Dahinter gingen die beiden Meyer-Shank-Racing-Fahrer Simon Pagenaud und Hélio Castroneves in den siebten Saisonlauf. Diesen konnte Josef Newgarden dank der weicheren Reifenmischung zunächst über viele Runden anführen. Wie die meisten anderen Piloten, die auf den sogenannten „Alternates“ gestartet waren, wahrte Newgarden dabei eine Balance aus gutem Speed und Konservierung. Eine große Ausnahme war hingegen Alexander Rossi, der auf Rang 11 ins Rennen gegangen war: Der Kalifornier kam bereits nach wenigen Vollgas-Runden zum Wechsel auf die härteren Pneus in die Boxengasse und legte so den Grundstein für eine Drei-Stopp-Strategie mit einer extrem hohen Pace. Rossi, der fortan nur noch auf die härtere Mischung setzte und nur minimal Sprit sparen musste, fasste den Plan später so zusammen: „Jedes Auto, das ich heute auf der Strecke vor mir gesehen habe, musste ich überholen.“

> „Der Sieg ist die passende Antwort auf das bittere Rennende im letzten Jahr. Wäre es am Schluss zu einem Duell gekommen, wäre ich darauf vorbereitet gewesen.“
>
> Will Power

Härtere Reifen im Vorteil

Nachdem die Fahrer auf der weicheren Mischung naturgemäß fix in den ersten Runden unterwegs waren, verschob sich der Vorteil schnell zu den Piloten auf den härteren Startreifen. Zusammen mit Power kämpfte sich auch das Ganassi-Duo Scott Dixon und Álex Palou auf diese Weise zügig an die Front. In Runde 14 zog das Trio schließlich nacheinander an Newgarden vorbei. Will Power übernahm so eine Führung, die er nur einmal im Zuge der ersten Boxenstopps für zwei Runden an Scott Dixon und Álex Palou abgab. Das Ganassi-Duo blieb länger draußen als der Australier und entschied sich, die obligatorische weichere Mischung in der Mitte des 70 Umläufe langen Rennens zu nutzen.

Will Power sparte sich die schnelleren Firestone derweil für den Schlussspurt auf, da er zusammen mit seinen Ingenieuren eine clevere Prognose aufgestellt hatte: „Wir haben schon vor dem Rennen die These entwickelt, dass der Gummibelag über das

PUNKTESTAND FAHRER

nach dem 7. Rennen

	Fahrer	Punkte
1.	Will Power	255
2.	Marcus Ericsson	252
3.	Patricio O'Ward	243
4.	Álex Palou	241
5.	Josef Newgarden	208
6.	Scott Dixon	202
7.	Alexander Rossi	181
8.	Simon Pagenaud	179
9.	Felix Rosenqvist	174
10.	Scott McLaughlin	173

Rennen schnell anwachsen wird und so den weichen Reifen am Ende hilft. Das sollte sich bewahrheiten." Während Power so über zwei Stints mit den harten Pneus schnelle Zeiten ablieferte, übten sich die Ganassi-Konkurrenten parallel im Sparen. Der final drittplatzierte Dixon resümierte: „Ich habe das gesamte Rennen über auf eine Neutralisierung gewartet, die nie kam. Zusätzlich zum Schonen der Reifen habe ich auch Sprit gespart."

Rossi fehlt eine Sekunde

In einem bis auf wenige Ausrutscher ruhigen, aber trotzdem manöverreichen Rennen spitzte sich am Ende alles auf ein großes Duell zwischen Power und Rossi zu. Da Power trotz Verkehr lange Zeit gleich schnell unterwegs war, brauchte Rossi allerdings bis zu den letzten Runden, um den Anschluss zu finden. So kam er zwar mit gerade mal einer Sekunde Rückstand ins Ziel, jedoch war er nie wirklich in Schlagdistanz. Will Power freute sich: „Der Sieg ist die passende Antwort auf das bittere Rennende im letzten Jahr. Wäre es am Schluss zu einem Duell gegen Alex gekommen, wäre ich darauf vorbereitet gewesen, da ich die weicheren Reifen etwas schonen konnte."

Alexander Rossi fasste eines der besten Rennen seiner jüngeren Vergangenheit so zusammen: „Ich fuhr heute 70 Qualifying-Runden am Stück. Womöglich fehlten ein, zwei Runden, aber Will Power und sein Team haben sich den Sieg verdient." Josef Newgarden brachte mit seiner konventionelleren Strategie einen guten vierten Rang ins Ziel. Der Indy-500-Sieger Marcus Ericsson (Chip Ganassi Racing) sammelte einen soliden siebten Platz, wodurch er allerdings die Meisterschaftsführung an Power verlor.

Zum Abschied vom Straßenkurs auf der Insel im Detroit River gab es von allen Fahrern warme Worte. Rossi bezeichnete die seit 1992 mit Unterbrechungen verwendete Strecke als seinen Lieblings-Stadtkurs. Scott Dixon schwelgte in Erinnerungen an seine ersten Junior-Rennen auf der Belle Isle. Und Will Power freute sich, mit wohligeren Gefühlen auf das Geschlängel mit Park-Atmosphäre zurückblicken zu können. Im kommenden Jahr schlägt der IndyCar-Zirkus seine Zelte wieder in Downtown Detroit auf, wo man am Fuße der GM-Zentrale fahren wird. Dort dürfte man sich nach dem 100. Chevy-Sieg in der modernen IndyCar-Ära schon jetzt auf das nächste Heimspiel freuen. ■



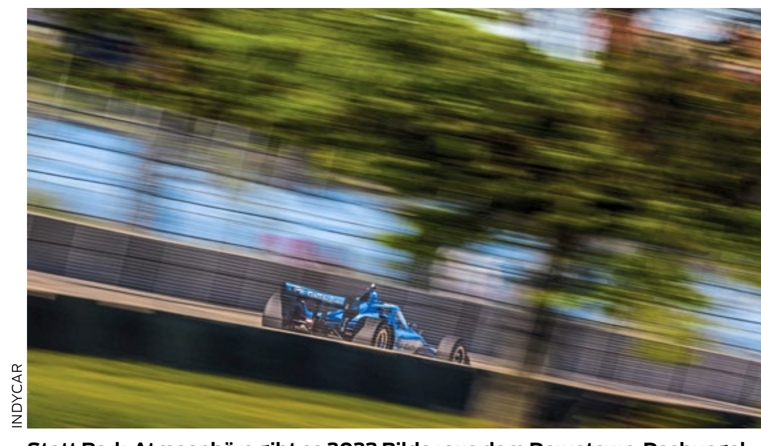
INDYCAR

Josef Newgarden führte zu Beginn, hatte aber die schlechtere Strategie



INDYCAR

Alexander Rossi fuhr ein Vollgas-Rennen und landete am Ende auf Rang 2



INDYCAR

Statt Park-Atmosphäre gibt es 2023 Bilder aus dem Downtown-Dschungel

INDYCAR, DETROIT (MICHIGAN)

7. von 17 Rennen; Renndistanz: 70 Runden (164,5 Meilen)

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Will Power	Penske-Chevrolet	1:32.08,8183 h
2.	Alexander Rossi	Andretti-Honda	+ 1,0027 s
3.	Scott Dixon	Chip Ganassi-Honda	+ 7,1239 s
4.	Josef Newgarden	Penske-Chevrolet	+ 10,6716 s
5.	Patricio O'Ward	McLaren SP-Chevrolet	+ 11,2348 s
6.	Álex Palou	Chip Ganassi-Honda	+ 14,9056 s
7.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi-Honda	+ 40,8996 s
8.	Colton Herta	Andretti-Honda	+ 41,1286 s
9.	Simon Pagenaud	Meyer Shank-Honda	+ 41,2942 s
10.	Felix Rosenqvist	McLaren SP-Chevrolet	+ 42,8774 s



INDYCAR

Lauf 8: Road America (12. Juni)

NACHRICHTEN

JOHNSON-KONTROVERSE

Der Titel „Indy 500 Rookie of the Year" wurde in diesem Jahr trotz Unfall an den siebenmaligen NASCAR-Meister Jimmie Johnson verliehen. David Malukas, der das Rennen als bester Rookie auf Rang 16 beendet hatte, ging leer aus. Die Organisatoren begründeten die Wahl mit dem positiven medialen Effekt und mussten sich deshalb reichlich Kritik von den Fans anhören.

ROSSI ZU MCLAREN SP

Schon seit einigen Monaten hielten sich Gerüchte über einen Wechsel von Alexander Rossi zu McLaren SP – im Vorfeld des Detroit-Grand-Prix wurde das am schlechtesten gehütete Geheimnis der IndyCar endlich gelüftet. Der Indy-500-Sieger von 2016 hat einen mehrjährigen Vertrag unterschrieben und wird ab 2023 an der Seite von Patricio O'Ward antreten. „Ich möchte mich bei Andretti Autosport für sieben unglaubliche Jahre bedanken. Für mich ist aber nun die Zeit gekommen, eine neue Herausforderung anzugehen", erklärte der Kalifornier. Ob Felix Rosenqvist das angepeilte dritte Vollzeit-Auto fahren wird, blieb noch offen.

KIRKWOOD-RÜCKKEHR

Mit Kyle Kirkwood konnte Andretti Autosport direkt Alexander Rossis Nachfolger vermelden. Der 23-jährige Youngster holte im vergangenen Jahr den Indy-Lights-Titel für die Mannschaft von Michael Andretti und tritt aktuell für das Team der IndyCar-Legende A. J. Foyt an. Schon vorher galt Kirkwood als ein möglicher Ersatz bei einem Formel-1-Wechsel von Colton Herta.

LUNDQVIST DOMINIERT

Auch bei den Indy Lights, der zweiten Liga der IndyCar, sind momentan schwedische Wochen. Linus Lundqvist (HMD Motorsports) dominierte beide Rennen auf der Belle Isle und liegt nun mit einer komfortablen Führung an der Spitze der Nachwuchsserie.

Das Spiel beginnt

Toyota will in Le Mans den fünften Sieg in Folge holen, doch das Glickenhaus-Team will das verhindern

XPB

Am kommenden Wochenende findet in Le Mans das bedeutendste Sportwagen-Rennen der Welt statt. Die 62 Teams testeten am vergangenen Wochenende auf der 13,626 Kilometer langen Kultpiste. Was konnten wir lernen?

Von: **Marcus Schurig**

Die 90. Ausgabe des 24h-Rennens von Le Mans bildet 2022 den Abschluss einer Ära, die bestenfalls als Übergang bezeichnet werden kann: Seit 2017 die LMP1-Hybridklasse kollabierte, waren die Macher vom Automobile Club de l'Ouest (ACO) auf der Suche nach einem neuen Aushängeschild. Zwar fahren seit 2021 die Hypercars als Nachfolgekategorie, doch mit Toyota und Glickenhaus sind auch in diesem Jahr nur zwei Hersteller am Start, plus das alte LMP1-Schlachtross von Alpine.

2023, wenn das 24h-Rennen in Le Mans seinen 100. Geburtstag feiern wird, beginnt an der Spitze des Feldes endgültig eine neue Ära. Dann balgen sich in der gemeinsamen Topklasse von ACO (Hypercars gleich LMH) und IMSA (LMDh) sieben Fahrzeughersteller, mit Lamborghini und BMW kommen 2024 dann noch zwei weitere Marken dazu.

Eine Zeitenwende erlebt in diesem Jahr auch die GT-Klasse in Le Mans: Zum letzten Mal treten Hersteller-Teams in der GTE-Pro-Klasse an. Im nächsten Jahr sind zwar die GTE-Wagen in der Am-Kategorie weiter erlaubt, bevor 2024 die GT3-Wagen in Le Mans einziehen werden.

Weil in den beiden herstellerunterstützten Klassen Hypercars und GTE-Pro nur fünf beziehungsweise sieben Autos genannt sind, stellen – wieder einmal – die privaten Teams in der LMP2-Klasse (27 Fahrzeuge) und in der GTE-Am-Klasse (23 Autos) die Mehrzahl des Starterfeldes beim Saisonhighlight in Le Mans.

BOP-Scharaden für LMH

Was können Zuschauer und Fans vom letzten Übergangsjahr in Le Mans erwarten? Hat der Testtag am vergangenen Wochenende neue Aufschlüsse über die Kräfteverhältnisse in den Fahrzeugklassen geliefert? Und welche Rolle spielt die BOP, die ja die Ausgeglichenheit der unterschiedlichen Konzepte sicherstellen soll? Bei den Hypercars hat sich nicht so viel geändert: Alpine bekam 13 PS mehr als zuletzt in Spa, hat aber 40 PS weniger Leistung als in Le Mans 2021. Toyota hat im Vergleich zum letzten Jahr zwölf PS eingebüßt und bringt vier Kilo mehr auf die Waage (1070 Kilo) als 2021.

Außerdem wurde die Energiemenge für Toyota pro Stint um 64 Megajoule auf 898 MJ reduziert. Im letzten Jahr gab es für Toyota keine Beschränkung für den Einsatz des Hybridsystems, heuer darf das deutsch-japanische Werksteam erst ab 190 km/h Hybrid nutzen. Wichtig: Dabei handelt es sich nicht wie früher in der alten LMP1-Klasse um zusätzlichen Boost, denn die Systemleistung bleibt immer gleich. Wenn die Toyota ihre elektrische Energie boosten, muss die Leistung vom Verbrenner zurückgefahren werden, das Hybridsystem ist also nur noch ein Spritspar-Tool. Die BOP für die Glickenhaus-Hypercars ohne Hybrid ist gleich wie 2021: 520 kW Systemleistung, 1030 Kilo Gewicht und 910 MJ Energiemenge pro Stint.

Toyota und Glickenhaus lagen beim Vortest gleichauf, Toyota-Pilot José María López holte die Tagesbestzeit mit einer Rundenzeit von 3.29,896 Minuten, der beste Glickenhaus lag zwei Zehntel dahinter. Alpine dagegen fehlten 2,5 Sekunden, und der Ver-



XPB

United Autosports gilt als Topanwärter auf den LMP2-Klassensieg

dacht liegt nahe, dass das Team nicht alles zeigte, um eine BOP-Verbesserung herauszuschinden. „Unser Rückstand auf Toyota und Glickenhaus lässt sich durch ein Defizit bei der Topspeed erklären, uns fehlt wegen der BOP einfach Leistung", hielt Alpine-Pilot Nicolas Lapierre fest.

Toyota erklärte beim Vortest, dass der Ausfall der Startnummer 8 beim WM-Lauf in Spa auf einen Konverter-Schaden zurückzuführen sei und dass man Maßnahmen ergriffen habe, damit das nicht noch mal passiert. Jim Glickenhaus ist guter Hoffnung, dass er diesmal den Kampf gegen Toyota aufnehmen kann, doch dafür bedarf es einer ähnlichen guten und zuverlässigen Teamleistung wie 2021. „Wir haben die Latte 2021 sehr hochgelegt, aber wir können die Performance wiederholen", glaubt Glickenhaus. Der Favorit ist trotzdem das Toyota-Werksteam, aber ein Außenseitersieg sollte nach der Papierform diesmal möglich sein.

LMP2: Rennen im Rennen

In der Spec-Klasse LMP2 spielt BOP keine Rolle. Im letzten Jahr spekulierten die LMP2-Topteams auf eine kleine Chance, sogar auf dem Podium zu stehen, heuer spricht niemand mehr von dieser Konstellation. United-Autosports-Pilot Filipe Albuquerque führte das Zeitentableau beim Vortest mit einer Bestmarke von 3.32,099 Minuten an. „Wenn man die Teamqualität und die Fahreraufstellungen in der LMP2 als Gradmesser nimmt, können theoretisch ein Dutzend Teams das

> „Theoretisch sind ein Dutzend Teams in der LMP2 siegfähig, aber wahrscheinlich werden die Topteams das Rennen unter sich ausmachen."
>
> LMP2-Pilot Filipe Albuquerque

Rennen gewinnen", erklärte der Portugiese. „Aber in Wahrheit werden die LMP2-Topteams die Sache unter sich ausmachen. Das einzige Problem ist, dass dann immer noch sieben oder acht Autos um den Sieg fahren!" Neben United Autosports zählen WRT und Jota mit jeweils zwei Autos zu den Favoriten, die Teams von Penske und Panis sollte man ebenfalls im Auge behalten.

In der zweiten Werksklasse GTE-Pro steht die BOP am stärksten im Fokus, nachdem sich Porsche im Vorjahr benachteiligt fühlte und Ferrari und Corvette das Rennen unter sich ausmachten. 2022 treffen zum letzten Mal jeweils zwei Werkswagen von Corvette, Ferrari und Porsche aufeinander. Der Testtag war ein Fall für die Kategorie „Zielrundenzeiten": Alle Hersteller hatten sich offenbar vorgenommen, die Rundenzeit von 3.54,0 Minuten nicht zu unterbieten, um ja keine Pferde scheu zu machen. So lagen am Ende sechs Herstellerwagen in der GTE-Pro innerhalb von fünf Zehntelsekunden.

Porsche monierte nach Auswertung der Mini-Sektoren, dass man wie im Vorjahr 1,3 Sekunden pro Runde auf den Geraden gegenüber Ferrari verliere. Das erscheint logisch, denn die vorläufige BOP für den Testtag ist fast identisch mit 2021: Corvette und Ferrari wiegen weiter 1269 Kilo, Porsche 1285 Kilo. Porsche hat drei Liter mehr Sprit im Tank als 2021, der Ladedruck bei Ferrari liegt sogar fast im gesamten Drehzahlbereich über den Werten von Le Mans 2021. Nur Corvette bekam mit einem kleineren Restriktor (minus 0,8 mm) weniger Leistung zugestanden.

Von den Sitzen gerissen?

In der GTE-Am-Klasse blieben die Gewichte für Porsche, Ferrari und Aston Martin ebenfalls gleich, Ferrari hat auch hier minimal mehr Ladedruck als 2021, Aston Martin etwas weniger, der Restriktor für Porsche blieb gleich. Der Verdacht bleibt bestehen, dass auch in der Amateur-GT-Klasse nicht voll gefahren wurde, um entweder keine oder eine BOP-Anpassung heraufzubeschwören.

Wird uns die 90. Ausgabe des 24h-Rennens in Le Mans am kommenden Wochenende von den Sitzen reißen? In der Topklasse Hypercar könnte es in der Tat enger zugehen als noch 2021, die LMP2-Klasse wird wohl das Rennen im Rennen stellen. Bei den GT-Wagen hängt deutlich mehr am Thema BOP – und da kann der Veranstalter bis zum Freitagabend noch nachziehen. Das Spiel kann beginnen. ■



PORSCHE

Porsche will den 911 RSR-19 mit einem Klassensieg in Le Mans verabschieden

NACHRICHTEN

BMW ZEIGT LMDh-LIVERY

Am Pfingstmontag zeigte BMW die Livery für das neue LMDh-Auto (siehe Bild), das in Zusammenarbeit mit Dallara entwickelt wurde und von einem Vierliter-V8-Biturbomotor angetrieben wird. BMW enthüllte auch den Namen des neuen Prototyps, der beim 24h-Rennen in Daytona 2023 sein Renndebüt geben wird: BMW M Hybrid V8. Markenzeichen beim Design ist dabei die breite klassische Niere.



BMW MOTORSPORT

Geht an die Nieren: BMW

AUS DER GANZEN WELT

Die technische Abnahme sowie der Testtag bildeten eine logistische Herausforderung für die Rennfahrer: 50 Profis konnten teilweise erst im Laufe des Testtages am Sonntag nach Le Mans reisen, weil sie am Wochenende Rennen in Amerika (IMSA Detroit), Asien (Formel E Jakarta) und Europa (GTWC Le Castellet) bestritten. Das war überhaupt nur möglich, weil nahezu sämtliche Corona-Beschränkungen aufgehoben sind.

LAMBORGHINI MIT LIGIER

Am Dienstag bestätigte Lamborghini offiziell die Kooperation mit Ligier beim neuen LMDh-Projekt. Der Motor wird wie bereits berichtet direkt von Lamborghini gebaut. Spekuliert wird über einen V8-Biturbomotor, der vermutlich auch im Huracán-Nachfolger zum Einsatz kommen wird.

NEWS: CADDY & FERRARI

In der Le-Mans-Woche will Ferrari erste Renderings vom Design seines neuen Hypercars zeigen. Am Donnerstag präsentiert Cadillac ebenfalls neue Details über ihr LMDh-Projekt. Dazu soll es ein weiteres privates Hypercar-Programm aus Italien geben. Mehr nächste Woche!

Ferrari: Favorit für Spa?

Ferrari holte beim zweiten Lauf des Endurance Cups in Le Castellet den Sieg. Das 6h-Rennen dient den GTWC-Teams traditionell als Vorbereitung auf das große 24h-Highlight in Spa Ende Juli – und auch da hatte Ferrari im letzten Jahr bereits gewonnen …

Von: **A. Cotton; M. Schurig**



GTWC

Pole-Position, Führung beim Start und Sieg: Das Iron-Lynx-Trio Fuoco, Rigon und Serra dominierte in Le Castellet

Die Ferrari-Werkspiloten Antonio Fuoco, Davide Rigon und Daniel Serra waren die verdienten Sieger des 6h-Rennens in Spa, nachdem sie bereits die Pole-Position geholt und die zweite Rennhälfte dominiert hatten. Am Ende wurde es trotzdem knapp, weil eine Gelbphase das Rennen zusammenstauchte und das Iron-Lynx-Ferrari-Team einen Vorsprung von knapp 40 Sekunden einbüßte.

Die späte Gelbphase kam 20 Minuten vor Schluss, der Restart wurde somit zum Sprint zur Zielflagge, der für Ferrari weitere gute Nachrichten produzierte: Miguel Molina, der sich den zweiten Iron-Lynx-Ferrari mit James Calado und Niklas Nielsen teilte, konnte noch den Akkodis-ASP-Mercedes von Jules Gounon abfangen und somit einen Doppelsieg für Ferrari und Iron Lynx sicherstellen.

Neue Reifenprobleme?

Das Mercedes-Trio Gounon, Raffaele Marciello und Daniel Juncadella war wenig amüsiert über den Move von Molina, denn der hatte Gounon in der ultraschnellen Signes-Kurve außenherum kassiert und dabei die Strecke verlassen. „Platz 3 ist ein gutes Ergebnis“, so Gounon, „aber Fakt ist, dass Molina bei dem Überholmanöver die Strecke verlassen hat. Aus unserer Sicht hätte der Renndirektor zwingend eingreifen müssen.“ Ferrari hatte aber in der Schlussphase des Rennens, dass erst um Mitternacht bei kühleren Temperaturen endete, eindeutig das beste Auto.

Allerdings war Ferrari nicht der einzige Sieganwärter auf dem Circuit Paul Ricard, doch alle Mitbewerber hatten entweder technische Probleme, Unfälle, Strafen oder Reifenschäden. Das größte Thema waren die Reifenschäden, denn die neue Spezifikation für 2022 kam bisher nur bei deutlich kühleren Bedingungen zum Einsatz. Besonders hart betroffen waren die Mittelmotorautos von Audi und Lamborghini, aber auch andere Marken verzeichneten Schäden. Die Gründe sind noch nicht restlos klar, die Vermutung lautet, dass einige Teams beim Reifenluftdruck unter den Vorgaben von Pirelli blieben, und dass die relativ weichen Reifenflanken bei vermehrter Walkarbeit Schaden genommen haben könnten. Das siegreiche Ferrari-Team befahl seinen Piloten, von den Kurbs wegzubleiben, nachdem mehrere Gegner Reifenschäden erlitten hatten.

> „Platz 3 ist ein gutes Resultat, aber wir verloren Platz 2, weil Molina beim Überholen die Strecke verließ. Da hätte der Rennleiter eingreifen müssen.“
>
> Jules Gounon, Akkodis-AMG

Zu Rennbeginn konnte Dinamic-Porsche-Pilot Klaus Bachler die Führung von Ferrari übernehmen, in der Folge überholte auch Mirko Bortolotti im Emil-Frey-Lamborghini den Ferrari von Serra. Wegfahren konnte zu Beginn allerdings niemand: Nach der ersten Stunde waren Bortolotti, Marciello, Bachler und Serra gerade mal um vier Sekunden voneinander getrennt.

Als erster verabschiedete sich Bachler nach Feindkontakt aus der Spitzengruppe. Bei der Serie der dritten Stopps konnte der Iron-Lynx-Ferrari die Führung zurückerobern, Davide Rigon zauberte in der dritten und vierten Rennstunde einen beeindruckenden Stint auf den Asphalt, der Italiener distanzierte das Feld bei kühleren Bedingungen.

Nur Daniel Juncadella im Akkodis-Mercedes konnte halbwegs Anschluss halten, verlor dann aber Zeit durch zwei Zeitstrafen. Der Drittplatzierte WRT-Audi von Dries Vanthoor schied wegen Unfalls aus, der Lamborghini von Bortolotti verlor mit einem Reifenschaden den Anschluss zur Spitze und landetet am Ende auf Platz 6. Ferrari reist als Favorit noch Spa: Dort hatte Iron Lynx im Vorjahr gewonnen. ■

GT WORLD CHALLENGE: ENDURANCE CUP

ZWEITER SAISONLAUF: CIRCUIT PAUL RICARD (FRA)

Länge der Strecke: 5,771 km; **Renndistanz:** 176 Runden gleich 1015,696 km; **Pole-Position Pro-Klasse:** Daniel Serra, Davide Rigon, Antonio Fuoco; Iron-Lynx-Ferrari 488 GT3 (#71): 1.53,693 min; **Schnellste Runde:** Daniel Juncadella; Akkodis-ASP-Mercedes AMG GT3 (#88): 1.54,881 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#71	Fuoco/Serra/Rigon	Iron-Lynx-Ferrari 488 GT3	6:00.24,932 h
2.	Pro	#51	Nielsen/Calado/Molina	Iron-Lynx-Ferrari 488 GT3	+7,829 s
3.	Pro	#88	Marciello/Juncadella/Gounon	Akkodis-ASP-AMG GT3	+8,668 s
4.	Pro	#50	Harper/Verhagen/Hesse	Rowe-BMW M4 GT3	+22,100 s
5.	Pro	#46	Vervisch/Müller/Rossi	Team WRT-Audi R8 GT3	+23,439 s
6.	Pro	#63	Bortolotti/Aitken/Costa	Emil-Frey-Huracán GT3	+44,847 s
7.	Silver	#777	Al Zubair/Jefferies/Schiller	HRT-Mercedes AMG	+54,066 s
8.	Silver	#87	Stevenson/Drouet/Mosca	Akkodis-ASP-AMG GT3	+1 Runde
9.	Silver	#7	Millroy/Iribe/Schandorff	Inception-McLaren 720	+1 Runde
10.	Pro	#66	Winkelhock/Puhakka/Marschall	Attempto-Audi R8 GT3	+1 Runde
11.	Pro	#98	Yelloly/Catsburg/Farfus	Rowe-BMW M4 GT3	+1 Runde
12.	Pro	#12	Haase/Drudi/Ghiotto	Car-Collection-Audi R8 GT3	+1 Runde
13.	Pro	#95	Martin/Sørensen/Thiim	Beechdean-Vantage GT3	+1 Runde
14.	Silver	#31	Hutchinson/Menchaca/Proctor	Team WRT-Audi R8 GT3	+1 Runde
15.	Silver	#30	Simmenauer/Goethe/Neubauer	Team WRT-Audi R8 GT3	+1 Runde

Abschiedsgeschenke



Am Anfang und am Ende vorne: Der #01 Cadillac-DPI des Duos Bourdais und van der Zande kam diesmal ohne Zwischenfälle ins Ziel

MOTORSPORT IMAGES

Nach den diversen Dramen der vergangenen Läufe meldete sich der Chip-Ganassi-Cadillac mit der #01 in Detroit eindrucksvoll zurück. Während seine Piloten Bourdais und van der Zande das Konzern-Heimrennen souverän von der Spitze aus kontrollieren konnten, ging es dahinter rustikal zur Sache.

Von: **Philipp Körner**

Mit seinen 43 Lebensjahren gehört der Franzose Sébastien Bourdais zu den erfahrensten Piloten im DPI-Feld. In seiner langen Karriere hat der Mann aus Le Mans bereits alles erlebt und geleistet, dementsprechend müsste der vierfache Champ-Car-Meister eigentlich nichts mehr beweisen. Doch gerade jetzt, angesichts des Prototypen-Booms, blüht Bourdais noch mal so richtig auf.

Das beste Beispiel für seine furiose Fahrweise lieferte der Franzose in der Qualifikation für den Detroit-Grand-Prix am vergangenen Wochenende. Als einziger Cadillac-Fahrer war er auf einem Niveau mit der Acura-Konkurrenz von Meyer Shank und Wayne Taylor, die zumindest auf eine Runde den anderen Caddys überlegen war. Schlussendlich reichte es trotz eines früheren Kontakts mit der Mauer zur vierten Pole-Position von Bourdais in dieser Saison. Der Franzose witzelte: „Es ist lange her, dass ich in einer so kurzen Zeit so oft die Bande berührt habe.“ Der Meyer-Shank-Acura (#60) und der Wayne-Taylor-Acura (#10) belegten die Ränge 2 und 3. Der Schwester-Ganassi-Cadillac mit der #02 war in den Händen von Alex Lynn auf Platz 4 der zweitbeste GM-Vertreter beim letzten Heimspiel auf der Belle Isle.

Der Start des 100-Minuten-Laufs brachte vorne keine Verschiebungen. Die meisten Teams versuchten über weite Strecken des Rennens, möglichst viel Benzin zu sparen, um mit einer Ein-Stopp-Strategie durchzukommen. Die Ausnahme war der Whelen-Cadillac (#31), der nach zehn Runden die Pitlane aufsuchte und fortan von Pipo Derani pilotiert wurde.

Derani versus Bamber

Der Brasilianer kämpfte sich im weiteren Verlauf dann nach vorne und traf nach dem zweiten Stopp schließlich auf Earl Bamber in der #02. Da die Zwei-Stopp-Strategie der #31 auf Vollgas ausgelegt war, versuchte sich Derani auf robuste Weise vorbeizukämpfen. Dabei entwickelte sich ein kontaktreicher Schlagabtausch mit reichlich vermacktem Karbon. Zwar konnten die Streithähne in der Schlussphase des Rennens noch an den #01 CGR-Caddy und den #60 Meyer-Shank-Acura heranfahren, doch dem Duo an der Front waren die ersten beiden Plätze nicht mehr zu nehmen. Der dritte Rang ging schließlich an den #02 CGR-Caddy, der vorher die Mannschaft von Wayne Taylor mit der besseren Strategie schlug. Der Whelen-Cadillac unterschritt das Mindestgewicht und wurde ans Ende der DPI-Klasse zwangsversetzt.

Für Sébastien Bourdais und Renger van der Zande war der Erfolg gleich auf mehreren Ebenen wichtig. Das Duo, das im Anschluss nach Le Mans aufbrach, schenkte GM nicht nur den letzten Sportwagen-Sieg auf der Belle Isle (2023 fährt man in Downtown Detroit), sondern belebte auch seine Meisterschaftschancen wieder. Dort gilt es aktuell, die Mannschaft von Meyer Shank Racing zu schlagen.

In der GTD-Klasse des 16 Auto schwachen Feldes siegte der Vasser-Sullivan-Lexus RC F GT3 mit der Nummer 17. Kyle Kirkwood, der kurz zuvor noch die IndyCar-Qualifikation gefahren war, verlor am Start zwar die Führung an den #27 Heart-of-Racing-Aston-Martin-Vantage GT3 (De Angelis/Gunn), konnte aber durch fleißiges Spritsparen einen Overcut vorbereiten, der seinen Kollegen Ben Barnicoat zurück an die Klassenspitze schob. P3 ging an den Paul-Miller-M4 (Snow/Sellers). ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

SECHSTER SAISONLAUF: DETROIT GRAND PRIX (MICHIGAN, USA)

Länge der Strecke: 3,701 km; **Renndistanz:** 73 Runden = 270,173 Kilometer; **Pole-Position DPI:** Sébastien Bourdais; CGR-Cadillac-DPI (#01), 1.18,818 min; **Pole-Position GTD:** Kyle Kirkwood; Vasser Sullivan-Lexus RC F GT3 (#17), 1.29,096 min; **Schnellste Rennrunden: DPI:** Filipe Albuquerque (#10), 1.19,932 min; **GTD:** Aaron Telitz (#12), 1.28,335 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	DPI	#01	Bourdais/Van der Zande	CGR-Cadillac-DPI	1:40.45,972 h
2.	DPI	#60	Blomqvist/Jarvis	Meyer-Shank-Racing-Acura-DPI	+0,398 s
3.	DPI	#02	Lynn/Bamber	CGR-Cadillac-DPI	+0,783 s
4.	DPI	#10	R. Taylor/Albuquerque	Wayne-Taylor-Racing-Acura-DPI	+15,942 s
5.	DPI	#5	Vautier/Westbrook	JDC-Miller-MotorSports-Cadillac-DPI	+44,888 s
6.	DPI	#31	Pla/Derani	Whelen-Engineering-Cadillac-DPI	Strafversetzung
7.	GTD	#17	Kirkwood/Barnicoat	Vasser-Sullivan-Lexus RC F GT3	+6 Runden
8.	GTD	#27	De Angelis/Gunn	Heart-of-Racing-Aston Martin Vantage GT3	+6 Runden
9.	GTD	#1	Snow/Sellers	Paul-Miller-Racing-BMW M4 GT3	+6 Runden
10.	GTD	#12	Montecalvo/Telitz	Vasser-Sullivan-Lexus RC F GT3	+6 Runden



Pflicht erfüllt

Wenn es nach zähem Saisonauftakt irgendeine Chance auf einen Hyundai-Sieg gab, dann war es Sardinien– und die Alzenauer nutzten sie. Aber der 15. WM-Erfolg von Ott Tänak war wieder eine wacklige Angelegenheit. Der eigentliche Gewinner des Wochenendes heißt Kalle Rovanperä.

Von: **Markus Stier**

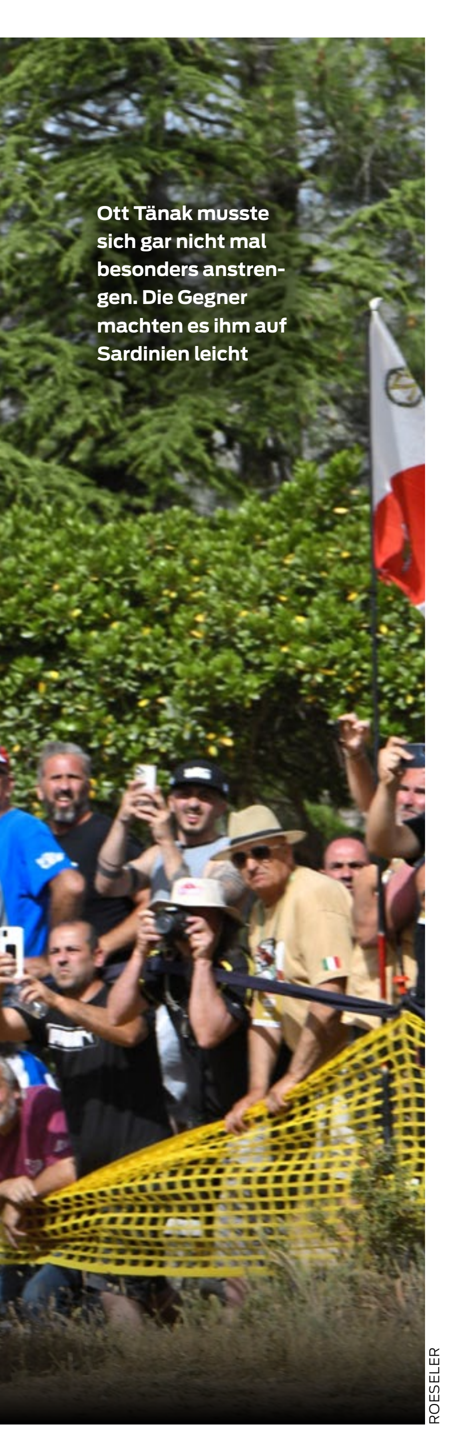
Als der Tabellenführer seinen Toyota in Argentiera über die letzten sieben Kilometer durch die tiefen Sandfurchen hinunter zum Strand und zum Ziel scheuchte, stand zur gleichen Zeit der unangefochten Führende tief in den Motorraum gebeugt am Start. Kalle Rovanperä war Zweitschnellster und holte sich vier Extrapunkte, Tänak vermisste den linken Scheinwerfer und den halben Frontspoiler. In den Büschen neben der Piste riss er sich auf den letzten Kilometern vorn den rechten Kotflügel ab. So gerupft war er am Ende nur Sechstschnellster und blieb auf der Powerstage ohne Punkte. Immerhin war das Auto so weit heil, dass es bis ins Ziel reichte. Mit seinem ersten Sieg seit 15 Monaten hat sich der Weltmeister von 2019 auf den dritten Tabellenplatz vorgeschoben, aber so weit war er vom Titel seit 2016 nicht mehr entfernt. Rovanperä hat nahezu doppelt so viele Punkte.

Egal. Wichtig für die Hyundai-Mannschaft war vor allem der Sieg. Nach dem Loeb-Triumph für Ford in Monte Carlo und den drei folgenden Toyota-Siegen durch Rovanperä waren die Koreaner das einzige Werksteam ohne Sieg. Dementsprechend stieg der Druck für Interims-Teamchef Julien Moncet, dessen Rolle eigentlich nur bis Kroatien festgeschrieben war und der sich seitdem von einem Rallye-Wochenende zum nächsten gehangelt hat. „Ich nehme es, wie es kommt, und versuche, nicht darüber nachzudenken“, sagt der Franzose, der nach dem überhasteten Aus von Vorgänger Andrea Adamo nicht nur mit dem neuen Hybrid-Renner eine erhebliche Baustelle geerbt hat.

Ständige Pannen

Bei nun fünf WM-Läufen gab es keine Rallye ohne technische Probleme. Für den nach wie vor ungeklärten Fehlalarm des Hybridsystems bei Tänak in Schweden kann das Team nichts. Tänak hätte in Umea gute Chancen gehabt, seine sieglose Periode auf zwölf Monate zu begrenzen. Aber ansonsten gab es von Montage-Pannen wie beim undichten Auspuff von Oliver Solberg in Monte Carlo bis zum abgefallenen Vorderrad bei Thierry Neuville in Portugal und Zuverlässigkeitsproblemen wie Neuvilles Dämpferbruch in Monte Carlo, dem Lichtmaschinenschaden in Kroatien und den Antriebsschäden bei Neuville und Tänak auf Sardinien ständige Malheure, die das Potenzial des Autos, des Teams und seiner Piloten verdeckten.

Wie bei nahezu jeder Rallye in diesem Jahr erwischte es Neuville auf Sardinien schon am ersten Tag. Rund anderthalb Minuten kostete der ausgefallene


Ott Tänak musste sich gar nicht mal besonders anstrengen. Die Gegner machten es ihm auf Sardinien leicht

ROESELER

Hinterachsantrieb. Tänak war am Nachmittag mit Dreiradantrieb unterwegs. Moncet schwört, zwischen beiden Defekten gäbe es keine Verbindung, das macht die Sache nicht einfacher. Beide Piloten hatten indes noch Glück im Unglück. Neuville ereilte das Schicksal auf der letzten Prüfung vor dem Mittagsservice, Tänak profitierte von der Streichung der letzten zwei Prüfungen am Freitag, als Unterbrechungen auf den Prüfungen 6 und 7 den Zeitplan erheblich ins Wanken brachten. So verlor der Este nur rund sieben Sekunden und die Führung hauchdünn an Esapekka Lappi.

Der Auftritt des finnischen Teilzeit-Drifters ist ein weiteres Indiz für Hyundais Probleme: Weil Weltmeister Sébastien Ogier beim ersten Schotter-Lauf in Portugal den dritten Toyota fuhr, hatte Lappi kaum Gelegenheit, sich auf losem Geläuf auf das mit 530 PS stärkste Rallyeauto einzuschießen, das er je bewegt hat. Das Reglement erlaubt aus Kostengründen jedem Fahrer nur einen Testtag vor jeder Rallye. Trotz des Mangels an Fahrpraxis konnte der 31-jährige WM-Rückkehrer die gute Startposition im Hinterfeld nutzen, um als Erster im Klassement schlafen zu gehen, der Yaris ist einfacher zu fahren als der Hyundai. „Es ist drei Jahre her, dass ich an einem Freitag geführt habe. Fühlt sich gut an“, sagte der Finnland-Sieger von 2017.

Zwar war die Herrlichkeit nach einem Abflug am Samstagmorgen alsbald vorbei, trotzdem war Lappis Fahrt eine Demonstration der Toyota-Stärke, wie sein Widerpart bei Hyundai zeigt. Dani Sordo hatte schon in Portugal erhebliche Mühe, die Kraft seines Hybrid-Renners auf den Boden zu kriegen, aber immerhin konnte er sich ein ganzes Wochenende einschießen – theoretisch. Praktisch kämpfte der routinierteste aller aktuellen Profis auch auf Sardinien mit durchdrehenden Rädern und mit sich selbst. Schon im Vorjahr versenkte er seinen Hyundai im Wasserloch, der Zuschauer-Belustigungsprüfung in Loelle, und verlor mit sprotzelndem Motor wertvolle Sekunden – und er tat es wieder. „Ich bin so dermaßen bescheuert. Letztes Jahr war es dasselbe. Ich war nicht zu schnell“, betonte der Iberer. In Wahrheit stand er zu lange auf der Bremse, sodass die Front des i20 besonders tief in die Pfütze tauchte und so einen dicken Schwall Wasser schluckte.

Glücklicher Sordo

Das Tempo der Spitze konnte Sordo aber auch so nicht mitgehen. Obwohl er gar nicht viel riskierte, hing er kurz vor dem Ziel von Prüfung 15 mit den Hinterrädern schon über dem Abgrund. „Ich habe Glück, dass ich noch hier bin“, grinste er im Etappenziel. Sordos dritter Rang ist alles andere als zu verachten, vom eigentlichen Plan, von hinten das Feld aufzurollen und dann den Vorsprung zu verwalten, war der Sardinien-Sieger von 2019 und 2020 allerdings weit entfernt.

„Das Chassis ist mittlerweile gut, aber darüber hinaus haben wir noch eine Menge Arbeit“, sagt Ott Tänak. Das Besagte „darüber hinaus“ ist der Antrieb des

!

> Das gab es seit der Rallye Türkei im Herbst 2019 nicht mehr: Toyota brachte erstmals seit zweieinhalb Jahren kein Auto aufs Treppchen.

i20. Schon vor Portugal hat Julien Moncet neue Motor-Mappings homologieren lassen. Es hilft bisher nur bedingt. Zumindest Tänak und Sordo haben erhebliche Mühe, die Kraftentfaltung des Autos zu kontrollieren. Als Tänak mit klarer Bestzeit aus der 14. Prüfung rollte, war er schwer erstaunt: „Ich dachte, ich hätte massenhaft Zeit verloren. Die Traktion war doch wohl besser als gedacht.“ Der Vorfall offenbart ein weiteres Problem, und das ist mentaler Natur: Schon seit seinem Wechsel zu Hyundai vor zweieinhalb Jahren tat sich der damalige Weltmeister mit Toyota schwer, seit dem Umstieg vom gutmütigen Fiesta WRC und dem so leicht zu beherrschenden Yaris ist der 34-Jährige mit den Sportgeräten aus Alzenau nur schwer zufriedenzustellen.

Tänak ist beileibe kein eingebildeter Kranker. Die Bestzeitenstatistik, in der Hyundai mit 14 zu drei gegen Toyota klar dominiert, täuscht. Tänak fuhr seinen Vorsprung von über einer Minute mit bestmöglicher Startposition am Samstag heraus, nach dem Ausfall von Lappi war außer Sordo und Breen das Topfeld nur noch im Bummeltempo unterwegs. „Ich glaube nicht, dass irgendwer noch attackiert“, sagte Ford-Nachwuchsmann Pierre-Louis Loubet angesichts der beträchtlichen Zeitabstände. Wirklich Vollgas gab bis zu seinem Abgang nur noch Thierry Neuville: „Wenn du heute konkurrenzfähig sein willst, muss alles passen, und bisher ist das nicht der Fall. Wir haben getan, was wir konnten“, sagt der Belgier, womit er meint, dass der Überschlag am Samstagmittag das Resultat überhöhten Einsatzes war. Der Hyundai stand danach durchaus noch auf vier intakten Rädern, allerdings war der Kühler leckgeschlagen, ein Problem, das auf Sardinien diverse Fahrer hatten.

Elfyn Evans Toyota hatte schon am Freitag in der Kompression nach einer Bodenwelle einen so tiefen Diener gemacht, dass die Wassertemperaturanzeige zügig zur Aufgabe mahnte. Am Samstag kollabierte eine Radaufhängung. TV-Kommentator Julian Porter unkte am Sonntag: Elfyn fährt nicht unter Rally-2-Regel, das ist schon Rally 3.“ Drei Powerstage-Pünktchen waren die Gesamtausbeute für den Vizeweltmeister in einer Saison voller Rückschläge und bei 81 WM-Punkten Rückstand wohl das Ende aller noch so theoretischen Titelträume. Teamkollege Takamoto Katsuta im vierten Toyota, durch die strauchelnde Konkurrenz vor dem italienischen WM-Lauf auf Tabellenrang 3 gespült, musste sein Kühlwasser ebenfalls gut im Auge behalten. „Uns hat es in einer Senke den Frontspoiler eingedrückt, kann sein, dass der dann den Kühler leckgeschlagen hat.“ Immerhin, der Japaner rettete sich als Sechster ins Ziel, aber die Technikabteilungen haben nicht nur wegen der generell zu heißen Cockpits der Autos zusätzliche Arbeit. Zugegeben, Sardinien war der bisher wärmste und härteste WM-Lauf des Jahres, aber das ist alles nichts im Vergleich zu der Material- und Hitzeschlacht, die den Tross Ende Juni in Kenia erwartet.


ROESELER

Endlich wieder Poolparty: Hyundais erster Sieg seit sieben Monaten



REOSELER

Von weichem Sand und tiefen Rillen gebremst: Kalle Rovanperä



REOSELER

Erneut großer, diesmal zu großer Einsatz: Thierry Neuville

Dass die aktuellen Autos trotz der dem Reglement geschuldeten aerodynamischen Abrüstung immer noch diffizile Luftstromwunderwerke sind, musste Kalle Rovanperä feststellen. Der Finne war am Freitag als Erster auf der sandigen Piste ohnehin gehandicapt. In den zunehmend tiefen Furchen konnte der Portugal-Sieger nie so natürlich mit seinem Yaris spielen wie gewohnt. „Das ganze Wochenende war ein einziger Kampf“, klagt er. Rovanperä streifte sich bei einem seiner seltenen Fehler am Freitagnachmittag den Dachflügel ab und verlor fortan reichlich Zeit auf den nun wieder vierradgetriebenen Neuville. Auch den Finnen bewahrte die Absage der letzten zwei Tagesprüfungen vor Schlimmerem.

Auch wenn Finnlands Wunderkind zwischen den sardischen Korkeichen auf keinen grünen Zweig kam, ist er doch der klare Gewinner des Wochenendes. Thierry Neuville war in der Tabelle sein einziger ernsthafter Verfolger, doch der ergatterte nach seinem verlorenem Vabanque-Spiel am Samstag nur die fünf Punkte für den Sieg der finalen Powerstage. Rovanperä kassierte dort als Zweitschnellster nur einen Zähler weniger, holte aber weitere zehn für Rang 5. Bei einer Rallye, bei der es für ihn angesichts seiner Streckenposition weniger zu gewinnen gab als bei jeder anderen, ist ein Plus von neun Punkten eine stattliche Ausbeute. 120 Punkte sind ein echtes Pfund. Neuville liegt schon 55 Zähler zurück. Der Belgier müsste schon zwei Mal siegen und sein Gegner zwei Totalausfälle kassieren, um das massive Loch zu stopfen. Tänak liegt trotz seines Erfolges weitere drei Punkte weiter hinten.

Zu eng für Breen

Auf Rang 4 rangiert Craig Breen, der langsam in die Rolle der Nummer 1 bei M-Sport reinwächst. Ein Dreher, ein schleichender Plattfuß und Probleme mit dem Hybridantrieb, der am Samstagnachmittag für zwei Prüfungen versagte, konnten den Iren nur unwesentlich bremsen. Breen war nicht schnell genug, um Tänak zu halten, hielt aber Dani Sordo unter anderem mit zwei Bestzeiten am Samstag sicher unter Kontrolle. „Ich bin in den letzten Jahren immer nur schnelle Schotter-Rallyes gefahren“, entschuldigte sich der 32-Jährige, der zuletzt 2017 und 2018 in World Rally Cars durch die engen Hohlwege Sardiniens geritten ist. Breen feiert mit Rang 2 sein bestes Saisonergebnis.

Dass der Ford auch auf Schotter durchaus ein gelungener Wurf ist, zeigt die Nummer 4 im Team: Pierre-Louis Loubet blühte nach seiner traumatischen Hyundai-Zeit schon in Portugal auf, auf Sardinien lag der 25-Jährige dank guter Startposition und starker Leistung am Freitag sogar auf Rang 3. Die heranstürmenden Breen und Sordo wollte er nicht ernsthaft bekämpfen: „Ich habe meinen Plan, und dem folge ich.“ Mit Rang 4 feiert der WRC2-Weltmeister von 2019 sein bestes WM-Ergebnis.

Teamkollege Adrien Fourmaux schwamm hinter Loubet mit einer knappen Minute Abstand auf Rang 5 mit, aber ein Konzentrationsfehler am extrem langen Samstag führte abermals zu einem Crash und wieder einmal zu einem so beschädigten Puma, dass es keinen Restart gab. „Ich mag das jetzt nicht vorschnell bewerten“, sagte Team-



Eine Lücke von über einer Minute zwischen Sieger und Zweitem gab es zuletzt vor vier Jahren oder 46 Rallyes in Mexiko (1.03,6 min).



Ford zeigt sich auf Schotter in guter Form. Craig Breen wird souveräner Zweiter

REOSELER



KUHN

Schwamm und Tuch drüber: Adrien Fourmaux crasht erneut seinen Ford



REOSELER



Alle abgeduscht: Ott Tänak



REOSELER

Kalt erwischt: Lappi fällt aus

chef Richard Millener unmittelbar danach.

Trotz anders lautender Gerüchte verweist man einen Rausschmiss von Fourmaux ins Reich der Fabel, unter anderem, weil Malcolm Wilson schon ein Jahr in Frankreichs Hoffnung investiert hat, zum zweiten, weil man beim unterfinanzierten Ford-Team nach zwei Jahrzehnten Nachwuchsaufbau Kummer gewohnt ist, und zum dritten, weil Wilson und Millener bisher keine Alternative sahen. „Egal wen du stattdessen ins Auto setzt, derjenige braucht auch erst einmal ein paar Rallyes, um sich auf die Hybrid-Technik einzuschießen“, sagt Millener. Die zuletzt rasante Steigerungskurve des Korsen Loubet allerdings könnte für den Nordfranzosen Fourmaux zum Problem werden.

Bei der Truppe aus Cumbria hofft man nun auf die Safari, nicht nur weil Superstar Loeb dort wieder an Bord ist, sondern, weil man in Afrika im Vorjahr die beste Saisonleistung zeigte.

In Kenia ist Thierry Neuville 2021 bis zu seinem Dämpferbruch kurz vor Schluss Kreise um die Konkurrenz gefahren, aber das war ein anderes Auto und ein anderes Reglement. Tänak und Neuville werden nicht müde, Techniker und Mechaniker für ihren enormen Einsatz zu loben, aber der ist auch weiterhin nötig. Bis zum 23. Juni sollte der Hyundai seine bisherige Fragilität abgelegt haben. Auf Sardinien haben die Koreaner mit einem Schlag 20 Marken-Punkte gutgemacht. Gelingt ihnen bei der unwägbaren Safari noch einmal so ein Coup, wären sie zumindest in der Hersteller-Wertung wieder in Schlagdistanz.

Im Fahrer-Championat sieht die Sache dagegen düster aus. Kommt Kalle Rovanperä mit halbwegs ordentlicher Punktzahl aus Afrika zurück, dürfte er nur noch schwer aufzuhalten sein. Teamchef Jari-Matti Latvala hat schon alles durchgerechnet: „Danach kommen Estland und Finnland – seine Lieblingsrallyes.“ ■

RALLYE ITALIEN (2.–5. JUNI 2022)

19 Wertungsprüfungen über 280,02 Kilometer

1.	Tänak/Järveoja (EST/EST)	Hyundai i20 N Rally1	3:10.59,1 h
2.	Breen/Nagle (IRL/GB)	Ford Puma Rally1	+1.03,2 min
3.	Sordo/Carrera (E/E)	Hyundai i20 N Rally1	+1.33,0 min
4.	Loubet/Landais (F/F)	Ford Puma Rally1	+2.09,4 min
5.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota GR Yaris Rally1	+3.02,8 min
6.	Katsuta/Johnston (J/GB)	Toyota GR Yaris Rally1	+4.02,6 min
7.	Greensmith/Andersson (GB/S)	Ford Puma Rally1	+5.23,6 min
8.	Gryazin/Aleksandrov (RUS/RUS)	Skoda Fabia Evo Rally2	+7.37,3 min
9.	Solans/Sanjuan (E/E)	Citroën C3 Rally2	+8.05,7 min
10.	Huttunen/Lukka (FIN/FIN)	Ford Fiesta MkII Rally2	+8.10,8 min

Bestzeiten: Tänak 9, Neuville 3, Lappi 2, Sordo 2, Breen 2, Evans 1

WM-STAND FAHRER

1.	Kalle Rovanperä	120 Punkte
2.	Thierry Neuville	65
3.	Ott Tänak	62
4.	Craig Breen	52
5.	Takamoto Katsuta	47
6.	Elfyn Evans	39
7.	Dani Sordo	34
8.	Sébastien Loeb	27
9.	Gus Greensmith	26
10.	Sébastien Ogier	19



ROESELER

Wohlverdient: Sektdusche im Ziel

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	200 Punkte
2.	Hyundai	161
3.	M-Sport-Ford	120
4.	Toyota II	53

Mikkelsen strandet, Skoda-Teamkollege Gryazin sagt danke und siegt

Gryazin springt in die Bresche

ROESELER

Déjà-vu für Andreas Mikkelsen: Erneut musste der WRC2-Champion seinen Skoda in Führung liegend mit Motorschaden abstellen. Markenkollege Nikolay Gryazin übernahm das Kommando und siegte vor Jan Solans (Citroën) und Jari Huttunen (Ford).

Von: **Reiner Kuhn**

Andreas Mikkelsen war zuversichtlich. Vergessen, dass er hier vor einem Jahr seinen Skoda aufs Dach legte und sich dadurch den Weg zum WRC2-Titel selbst unnötig schwermachte. Ebenso, dass in Portugal der Motor seines Dienstwagens in Führung liegend den Dienst quittierte und der Norweger tatenlos zusehen musste, wie Citroën-Pilot Yohan Rossel den Sieg abstaubte.

Bis zur sechsten Prüfung tobten die beiden Titelfavoriten im Formationsflug vor dem voll besetzten Zweitligafeld her. Mikkelsen führte mit 6,5 Sekunden vor dem Franzosen, als dieser zum Konter ansetzte und prompt neben der Straße landete: „Mein Fehler! Ich habe etwas zu spät gebremst, und wir haben uns überschlagen." Der WRC2-Champion nahm sofort etwas Gas raus, überließ Hyundai-Speerspitze Teemu Suninen, Ford-Speerspitze Jari Huttunen sowie Skoda-Markenkollege Nikolay Gryazin die Bestzeiten und hielt die Verfolger eine knappe halbe Minute auf Abstand. Dann das jähe Ende: In der verflixten 13. Prüfung verabschiedete sich wie schon in Portugal der erste Zylinder, wenige Kurven später ein weiterer, und das Triebwerk ging ein. Raus ohne Applaus.

Clevere Junioren

Huttunen hatte weniger Pech: Der Routinier verlor durch einen Reifenschaden 45 Sekunden und rutschte auf Zwischenrang 5 ab, blies dann aber zur großen Aufholjagd. Landsmann Teemu Suninen erging es schlechter: Nach einem Felstreffer in WP 7 und dem zwischenzeitlichen Aus endete der Hyundai-Pilot auf dem 25. und damit vorletzten Klassenrang – zu wenig für einen Profi.

Andere zeigten, wie man es besser macht. Junioren-Weltmeister Sami Pajari fuhr eine blitzsaubere Rallye und wurde bei seinem WRC2-Debüt mit eineinhalb Minuten Rückstand hinter Skoda-Marken-Kollege Chris Ingram starker Fünfter. Huttunen stürmte immerhin wieder auf den Podiumsrang 3 nach vorne. Mehr war nach der frühen Hypothek nicht drin, denn Jan Solans, Junioren-Weltmeister 2019, fuhr konstant schnelle Zeiten, ohne es zu übertreiben. „Ich bin überglücklich. Wir wussten, dass es eine brutal harte Nummer wird. Deshalb haben wir nur auf uns geschaut und uns aus allem raushalten", berichtet der spanische Citroen-Pilot im Ziel. Lohn der Mühe: Rang 2 hinter Vielfahrer Nikolay Gryazin, der mit dem Sieg in der WRC2-Tabelle an Mikkelsen vorbeizieht.

Schon jetzt beginnt die große Rechnerei, schließlich werden nur die besten sechs von sieben Starts gewertet. Topfavorit Mikkelsen fehlen nach zwei Nullern also schon wichtige Punkte. Gryazin hat bisher einen Ausfall und Rossel nun einen mageren elften Rang. Anders Kajetan Kajetanowicz: Der Pole gönnt sich nach zwei zweiten Plätzen als einziger Topfahrer die kostenintensive Reise nach Kenia und könnte dort erneut fett punkten. ■



Die drei Führenden in der WRC2-Tabelle, Yohan Rossel, Nikolay Gryazin und Andreas Mikkelsen, schauen gespannt nach Kenia: Denn mit einem Sieg katapultiert sich Kajetan Kajetanowicz zum großen Titelfavoriten.



ROESELER

Wieder da: Jan Solans wurde Zweiter



ROESELER

Huttunen: Noch bis aufs Treppchen

WRC2 / ITALIEN

1.	Gryazin / Aleksan. (ANA/ANA)* Skoda Fabia Rally2	in 3:18.36,8 h
2.	Solans / Eusebio (E/E)* Citroën C3 Rally2	+ 28,0 s
3.	Huttunen / Lukka (FIN/FIN) Ford Fiesta Rally2	+ 33,1 s
4.	Ingram / Drew (GB/GB)* Skoda Fabia Rally2	+ 38,9 s
5.	Pajari / Mälkönen (FIN/FIN)* Skoda Fabia Rally2	+ 1.38,5 min

*Juniorenwertung

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 5

1.	Yohan Rossel (F)	63 Punkte
2.	Nikolay Gryazin (ANA)	52 Punkte
3.	Andreas Mikkelsen (N)	51 Punkte

Crews leiden unter den hohen Cockpit-Temperaturen in den Rally1-Hybriden

Mehr Durchzug gegen den Hitzestau

Noch am Tag vor dem Start arbeiteten die Hersteller daran, die hohen Cockpit-Temperaturen in den Rally1-Hybriden einzudämmen – mit mehr oder weniger kreativen Lösungen.

Von: **Reiner Kuhn**

Temperaturen um die 40 Grad im Schatten lassen die Cockpit-Temperaturen in den Rally1-Hybriden auf über 70 Grad ansteigen. „Das Reglement bietet alle Möglichkeiten, bis hin zum Einbau einer Klimaanlage. Das nützt aber wenig, wenig die Hersteller nur an die Performance und nicht an die Crews denken", sagt FIA-Rallyedirektor Andrew Wheatley und ließ kurzfristige Umbaumöglichkeiten anbieten.

„Man sollte alles probieren", erklärt Hyundai-Teamchef Julien Moncet zu den nun dank Hitze absorbierender Folie golden glänzenden i20-Dächern. Wichtiger: Löcher in der Heckscheibe sollen den Luftabzug im Cockpit beschleunigen. M-Sport ging einen ähnlichen Weg. Auch bei den nun mit silbernen Dächern daherkommenden Puma sollen zusätzliche Öffnungen im Heckbereich den Luftabzug beschleunigen.

Anders Toyota. „Bei der Konstruktion eines Autos gilt es vieles abzuwägen: Zusätzliche Keramik-Ummantelungen des gemäß Reglement direkt beim Beifahrer verlaufenden Auspuff bedeuten Gewicht, zusätzliche Luftöffnungen verschlechtern die Aerodynamik. Aber wir hatten immer auch das Wohlbefinden der Crew im Blick und sowohl am Heck und im Unterboden Ventilatoren verbaut", verrät Technikchef Tom Fowler, dessen Crews am wenigsten klagten. Am Mittwochabend ließ Fowler dennoch die Yaris-Dächer aufschneiden und neue Lufthutzen einbauen: „Die bringen die doppelte Menge an Frischluft ins Auto."

Neuer Standard: Auf den Verbindungsetappen entfernen die Crews die hinteren Seitenscheiben. M-Sport geht einen Schritt weiter und hat kleine Distanzstäbe zum Aufstellen der Heckklappe montieren lassen. „Das hat ja schon beim Fiat Abarth oder NSU TT funktioniert", scherzt ein Beobachter. ■



KUHN

Klappe auf, Affe lebt: Distanzstäbe zur Cockpit-Entlüftung bei Ford

WRC2 Masters I Italien

„Fast Freddy" ist zurück im Glück

Elf Jahre nach seiner letzten Schotter-Rallye feierte Freddy Loix den Sieg in der neugeschaffenen WRC2 Masters-Wertung. Armin Kremer musste nach erneutem Motorschaden auf den Start verzichten.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Teams der neugeschaffenen WRC2 Masters-Wertung für Fahrer über 50 Jahre stellten knapp ein Drittel der Zweitliga-Starter.

Ausgerechnet Kroatien-Sieger und Mitfavorit Armin Kremer musste seinen Skoda schon vor dem Start mit Motorschaden abstellen. Markengefährte Freddy Loix sprang in die Bresche und gab elf Jahre nach seiner letzten Schotter-Rallye auf Zypern den Takt vor. Bis auf die Powerstage markierte der 52-Jährige alle Bestzeiten und siegte mit 5.40,6 Minuten Vorsprung vor Skoda-Markenkollege Jourdan Serderidis, der in Kenia erstmals im privaten Ford Puma Rally1 ausrückt. Weitere 41,2 Sekunden dahinter folgte der Franzose Jean-Michel Raoux (VW) als Dritter.



KUHN

Kam, sah und siegte: Freddy Loix

Mit dem Mächtigkeitsspringen in Finnland steht Loix' nächster WM-Start schon fest. Offen ist dagegen, ob er dort auch auf den Mecklenburger Kremer trifft. Nach zwei unverschuldeten Nullern will der dreimalige Deutsche-, Europa- und Asien-Pazifik-Champion erst einmal prüfen, mit welchem Auto, Team und bei welchen Rallyes es Sinn macht, weiter um den WRC2-Masters-Titel zu kämpfen, der weiter in Reichweite liegt, denn Tabellenführer Mauro Miele reiste ebenfalls ohne zählbaren Erfolg ab. Am Samstagabend erwischte der Italiener mit seinem Skoda einen Stein und musste mit Fahrwerksschaden aufgeben. ■

KOMMENTAR

KEINE MASCHINEN!

Aufstehen um 4.30 Uhr, ins Bett gegen Mitternacht – mittlerweile nicht nur auf Sardinien der Tagesablauf der Rallye-Profis. Anders als Rundstreckenpiloten sind sie im Dauereinsatz. Zwischen den Highspeed-Ritten auf den Wertungsprüfungen wird den Fahrern und ihren Copiloten in den Hightech-Geräten auch auf den durch den öffentlichen Straßenverkehr führenden Verbindungsetappen volle Konzentration abverlangt. Hinzu kommen in den meist knappen Zeitfenstern für die in ihren aufgeheizten Cockpits am Limit agierenden Crews die obligatorischen Reifenwechsel, Bremsen entlüften, Modifikationen an Fahrzeughöhe oder Fahrwerkshärte und im Falle eines Falles notdürftige Reparaturen.

Nur schwer nachvollziehbar sind deshalb die immer enger gesteckten Zeitpläne der Veranstalter. So blieben den Crews am Samstag auf Sardinien beim Regrouping fernab des Serviceparks genau zehn Minuten, um etwas zu essen und die dampfende Unterwäsche zu wechseln. Ein Blick in den Aufschrieb, ein kurzes Videostudium der bevorstehenden Prüfung – abhaken. Selbst für eine provisorische Dusche, um den Körper runterzukühlen und neue Kräfte zu sammeln, blieb keine Zeit. Das FIA-Motto „Safety first" wird da zur Farce. Welch ein Hohn: An der Autobahn stehen Warnschilder, die auf Ruhezeiten hinweisen. Nur in der Rallye-WM vergisst man das wertvollste Gut: die Menschen. Umso unverständlicher, da im herrlich am Yachthafen gelegenen Servicepark die tollsten Hospitalitys leerstehen, statt den Fans und VIP-Gästen bei einem Mittags-Service die Künste der Mechaniker zu zeigen und den Teams eine angemessene Erholungspause an einem fordernden 16- oder 18-Stunden-Tag zu bieten.



Reiner Kuhn
Redakteur

Toptalent Sami Pajari

Der nächste Finne

So geht Eigenwerbung: Nach fehlerfreier Fahrt beendete Junior-Weltmeister Sami Pajari sein WRC2-Debüt auf Platz 5.

Wenn Sami Pajari den Helm aufsetzt, legt er seine Schüchternheit ab und lässt Bestzeiten sprechen. Bei seinem Zweitliga-Debüt tobte der 20-jährige Finne mit der versammelten WRC2-Elite mit, hielt sich drei lange Tage schadlos und brachte den bei Toksport angemieteten Skoda Fabia Rally2 ohne einen Kratzer auf Klassenrang 5 und als Zwölfter im Gesamtklassement ins Ziel.

Es war nicht die erste Duftmarke, die er setzte: Im Vorjahr krönte sich Pajari sechs Wochen vor seinem 20. Geburtstag als erster Finne zum jüngsten Junioren-Champion in der Historie der weltmeisterlichen Nachwuchsserie und stieg vom frontgetriebenen Ford Fiesta Rally4 auf einen allradangetriebenen Fiesta Rally3 in die WRC3 auf.

Nach dem Probegalopp in Monte Carlo war er auch in Portugal obenauf. Nur verständlich, dass er weiter am Aufstieg feilt: Beim finnischen Heimspiel steht der nächste WRC2-Auftritt an. Anders als auf Sardinien peilt Pajari dort allerdings eine Podiumsplatzierung an. ■ RK



KUHN

Schüchtern nur außerhalb des Autos: Sami Pajari

AUS DEM SERVICEPARK

DOPPELJUBILÄUM
Auf der ersten Prüfung am Sonntagmorgen feierte Ott Tänak seinen 300. WP-Sieg. Drei Prüfungen später zog Hyundai-Teamkollege Thierry Neuville nach. Vorteil für den Belgier: Seine 300. WP-Bestzeit auf der Powerstage wurde mit fünf WM-Zählern belohnt.

KURZAUFTRITT
Nach wenigen Kurven kündigte sich beim Shakedown ein kapitaler Motorschaden am Skoda Fabia von Armin Kremer an – das Ende, bevor die Rallye überhaupt begonnen hatte.

FAMILIENFREUNDLICH
Normalerweise nimmt man die Familie nicht mit zur Arbeit. Anders beim nur wenige Meter neben der Altstadt im Yachthafen von Alghero gelegenen Servicepark der Rallye Italien. Verständlich, dass neben Elfyn Evans und Co Scott Martin auch andere Fahrer und Teammitglieder ihre Angehörigen für eine Woche im Schlepptau hatten.

EHRENGAST
Nach Miki Biasion und Petter Solberg luden die Reifenspezialisten von Pirelli diesmal Juha Kankkunen zu ihrer Heim-Rallye ein. Ein Highlight für den 63-jährigen Finnen: Beim Shakedown wurde der viermalige Weltmeister an der Seite von Prada-Junior Lorenzo Bertelli im Ford Fiesta WRC über die staubige Schotterpiste chauffiert.

ÜBERRASCHUNGSGESCHENK
Für den Abschluss seines Betriebswirtschaftsstudiums wurde Diego Dominguez Jr. von seinem Vater mit den WRC3-Starts in Italien und Kenia belohnt. Auf Sardinien musste der 22-jährige Paraguayer am Finaltag seinen Ford Fiesta Rally3 in Führung liegend mit einem beschädigten Tank abstellen.

FAHRSCHULE
Am kommenden Wochenende rückt M-Sport-Werkspilot Adrien Fourmaux beim vierten Lauf zur französischen Meisterschaft im Elsass in einem Ford Fiesta Rally2 aus. Laut Teamchef Richard Millener soll der gebeutelte Franzose so mehr Fahrpraxis und neues Vertrauen sammeln. ■ RK

WM-Kalender 2023

Basis für künftigen WM-Kalender steht

Der italienische Verband hat sich mit dem WM-Promoter auf weitere Gastspiele auf Sardinien verständigt. Damit steht ein weiterer Eckpfeiler des künftig wieder internationaleren WM-Kalenders.

Von: **Reiner Kuhn**

Schon jetzt wird mit Vollgas am Saisonfinale in Japan gearbeitet. „Das zeigt, dass wir die Pandemie in der Form hinter uns haben – zumindest was internationale Reisebeschränkungen und damit die Organisation von Großveranstaltungen betrifft", freut sich Simon Larkin, beim WM-Promoter für Veranstaltungen und Kalenderplanung verantwortlich. Er selbst arbeitet derweil am nächstjährigen WM-Kalender: „Fest steht, dass wir 2023 mit 14 WM-Läufen planen und erneut in Monte Carlo und Schweden beginnen", so Larkin. Für die weltweite Route, beginnend mit Amerika über Kenia, Neuseeland oder Australien bis Japan, steht die Transportlogistik. Weiter offen dagegen ist, ob schon kommende Saison oder erst 2024 sechs Überseeläufe auf dem Programm stehen. Dies hängt vor allem am aus vier Anwärtern für maximal drei Läufe bestehenden Amerika-Block mit Argentinien, Chile, Mexiko und dem von allem Beteiligten forcierten neuen USA-Lauf in Tennessee. „Keine Frage, eine WM-Rallye auf dem größten Markt der Welt ist in unser aller Interesse", sagt Larkin und verweist auf einen im Spätsommer geplanten Testlauf.

Für Europa bleiben 2023 maximal acht, ab 2024 nur noch sieben Läufe. Monte Carlo, Schweden, Italien, Finnland und Griechenland sind aufgrund mehrjähriger Verträge gesetzt. Neben Spanien und Kroatien hoffen Portugal, Estland und Irland (alle mit fertigen Konzepten, aber ohne Vertrag) auf einen der drei weiteren Europa-Auftritte. Für eine Rallye Deutschland wird es derweil immer enger. Zumal vom ADAC noch immer keine Bewerbung samt Veranstaltungskonzept vorliegt. Ab 2024 wird die Luft erneut dünner. Mit Lettland, Zypern und einem Lauf im Mittleren Osten sollen schon drei aussichtsreiche WM-Anwärter anklopfen. ■



ROESELER

Weiter auf der Insel: Italiens WM-Lauf bleibt auf Sardinien

Zehn Fragen zum Reifenchaos

WTCR

Harte Belastung: Bei Honda waren drei der vier Fahrer von den Reifendefekten betroffen

Es war ein PR-Debakel für die WTCR und Reifenhersteller Goodyear: Die WTCR-Rennen am Nürburgring mussten abgesagt werden. Wir haben die Antworten auf die wichtigsten Fragen zum Thema.

Von: **Michael Bräutigam**

1. Wie häufig traten die Probleme auf?

Von den 17 am Nürburgring angetretenen Piloten wurden nur bei fünf keine Probleme bestätigt: Bei drei Audi- sowie je einem Hyundai- und Honda-Fahrer. Alle anderen kämpften mit teils starken Vibrationen und oft Ablösungen der Lauffläche von der Karkasse, sogenannten Delaminierungen. Insgesamt sind mindestens 20 beschädigte Reifen registriert worden. Der erste Verdacht nach den freien Trainings, dass man Reifen aus einer „schlechten" Charge erwischt hatte, erhärtete sich nicht. Zum Qualifying brachte Goodyear Reifen einer anderen Charge zum Ring, die Probleme traten jedoch weiterhin auf.

2. Wieso traten die Reifenschäden auf?

Noch nach dem Qualifying am Freitag (27. Mai) wurden die beschädigten Reifen in die Labore in Luxemburg und Hanau geschickt. Goodyear verspricht gemeinsam mit den WTCR-Teams eine tiefgehende Analyse. Die ersten Erkenntnisse zeigen, dass zumindest im Herstellungsprozess der Reifen kein Murks passiert ist. An diesem und den Reifen selbst hat sich gegenüber den Vorjahren auch nichts geändert. Probleme hatte es zuvor nicht gegeben. Die Haupttheorie: Die Setups der Autos (Sturz, Federung, Dämpfung) waren extremer als bisher und sorgten im Verbund mit den neu asphaltierten Teilen der Nordschleife dafür, dass die Reifen nachgaben.

Auch andere Reifenhersteller hatten nach den Neuasphaltierungen einige bisher ungesehene Probleme, konnten diese aber über neue Setup-Vorgaben aussortieren. Das Problem an den Schäden: Sind Delaminierungen erst mal passiert, ist es schwer, die Ursachen dafür zu finden.

3. Wer war am stärksten von den Schäden betroffen?

Die Hälfte der 20 bestätigten Schäden gehen auf das Konto von Lynk & Co. Das ist insofern erstaunlich, als dass das Auto über die BOP sogar etwas leichter eingestuft war als im Vorjahr. Damals fuhr man dem Feld aber eher hinterher. Dadurch hat man augenscheinlich extremere Wege beim Setup finden müssen. Auch Honda war stark betroffen und ließ mindestens sechs Schäden registrieren. Hier kann das Gewicht eine Rolle gespielt haben, denn der Civic hatte maximale Kompensationsgewichte (40 kg) an Bord. Bei Cupra sind mindestens zwei Fälle bekannt, bei Hyundai und Audi nur jeweils einer. Der Audi-Schaden sei laut Team außerdem anderer Natur gewesen als die gesehenen Vibrationen und Delaminierungen.

4. Traten die Probleme zum ersten Mal auf?

Bisher galten die Reifen nach außen und auch für Goodyears Dafürhalten als unproblematisch. Hyundai hatte 2021 auf der Nordschleife erstmals eine Auffälligkeit zu vermelden. Damals wurde gemeinsam mit Goodyear eine



WTCR

Immer das gleiche Bild: Teile der Lauffläche lösten sich von der Karkasse

Lösung gefunden, indem man das Setup anpasste. Bei Lynk & Co traten in diesem Jahr auf gleich drei Strecken Probleme bei Testfahrten auf: Nordschleife, Aragón und Hungaroring. Davon wusste man bei Goodyear aber angeblich bis zum Freitagabend am Nürburgring nichts, weshalb auch der Reifenhersteller erstmals das wahre Ausmaß mitbekam.

5. Wer hat die Rennen letztlich abgesagt?

Bis um 1 Uhr in der Nacht zum Samstag (28. Mai) saßen Vertreter von Teams, Promoter, FIA und Goodyear zusammen, um die Lage zu sondieren und möglichst eine Lösung zu finden. Da man keinen Konsens fand, zog am folgenden Morgen letztlich Goodyear die Reißleine. Man könne die Sicherheit nicht garantieren, deshalb sagte man gemeinsam mit der FIA und Promoter Eurosport Events die Rennen ab. Brisant: Am Freitagabend gab es noch ein Bulletin der FIA, in dem stand, dass die Rennen auf jeden Fall stattfinden würden!

6. Wie waren die Reaktionen auf die Absage?

Sehr gemischt. Die Engstler-Truppe traf die Absage wohl am härtesten. Schon 2020 durfte man nicht beim Heimrennen starten, weil der damalige Partner Hyundai die Autos zurückzog. Engstler-WTCR-Teamchef Andreas Klinge blieb dennoch diplomatisch: „Aus Sicherheitsgründen ist die Absage sinnvoll, aber aus Teamsicht bescheiden." Deutlicher äußerte sich François Verbist, dessen Team Comtoyou Racing mit zwei Audis die erste Startreihe geholt hatte: „Es ist ein Witz. Lynk & Co und Honda wollten nicht fahren, und jetzt fahren wir nicht. Wir hatten keine Probleme mit den Reifen, es war also ganz klar ein Fehler auf ihrer Seite", so der Belgier.

Ganz ähnlich reagierte BRC-Hyundai-Teamchef Gabriele Rizzo, der den schwarzen Peter den betroffenen Herstellern zuschob. In der Außendarstellung der Serie und vor allem für Goodyear war die Absage eine absolute PR-Katastrophe. Umso mehr zeigten viele Verständnis und hielten Goodyear zugute, dass man den Sicherheitsbedenken einzelner Teams und Fahrer nachgegeben und sich den Schuh angezogen hat. Fest steht nämlich auch: Ein schwerer Unfall durch die Reifenprobleme wäre natürlich noch schlimmere PR gewesen. Der Unfall von Rob Huff im Qualifying war wohl Warnschuss genug.


AUDI

„Es ist ein Witz. Lynk & Co und Honda wollten nicht fahren, und jetzt fahren wir nicht. Wir hatten keine Probleme, es war also ein Fehler auf ihrer Seite."

François Verbist, Comtoyou

7. Wie hätten mögliche Lösungen ausgesehen?

Beim genannten Zusammentreffen gab es durchaus Vorschläge, wie man die Rennen über die Bühne hätte bringen können. Ein Vorschlag war, nur auf dem GP-Kurs zu fahren. Das wäre, nachdem alle Trainings sowie das Qualifying auf der Gesamtstrecke stattfanden, jedoch eine Lotterie gewesen. Schließlich konnte keiner auf dem Kurs testen und somit hatte niemand ein Setup. Außerdem traten auch auf der GP-Strecke, also noch vorm Abbiegen auf die Nordschleife, teilweise schon Reifenprobleme auf, sodass Goodyear auch hier keine Garantie übernehmen konnte.

Ein zweiter Vorschlag war, an neuralgischen Punkten eine Doppel-Gelb-Zone einzurichten. Das hätte aber auch die Döttinger Höhe und damit wohl den einzigen realistischen Überholpunkt betroffen. Der Vorschlag wurde also ebenso abgeschmettert wie der Hinweis, dass man ja auch konservativere Setups nutzen und „mit der Situation klarkommen" könnte. Letztlich fand man also einfach keine Einigung.

8. Wieso gab es beim 24h-Rennen keine Probleme?

Auch beim 24h-Rennen starteten TCR-Autos mit Goodyear-Reifen. Deren Konstruktion und Dimensionen sind identisch mit den WTCR-Reifen, lediglich die zwei zur Verfügung stehenden Mischungen unterscheiden sich leicht. Tatsächlich gab es auch dort Reifenschäden – jedoch nicht in Form der Delaminierungen wie in der WTCR. Der Grund, warum es also keine Defekte wie im Weltcup gab, ist ganz simpel: Die Reifen wurden einfach nicht so hart rangenommen. Die schnellste Runde der TCR-Klasse war rund neun Sekunden langsamer als die Pole-Zeit von Mehdi Bennani in der WTCR. Außerdem sind die Reifen auf Stints von neun bis zehn Runden ausgelegt, weshalb man konservativere Setups nutzen muss. Wenn man sich auf die Gegebenheiten einstellt, überlebt der Reifen also.

9. Wird die WTCR zur Nordschleife zurückkehren?

Nüchtern betrachtet und auch ungeachtet der in diesem Jahr gesehenen Reifenprobleme sind nur die wenigsten im WTCR-Fahrerlager große Fans des Nordschleife-Events. Die Autos werden stärker beansprucht als auf anderen Strecken, die Rennen sind oft statisch, und wenn es einen Unfall gibt, ist gleich richtig viel kaputt. Der Deal zwischen Nürburgring und WTCR kam noch zu Zeiten der Tourenwagen-WM (WTCC) zustande und sollte beiden Seiten einen Nutzen bringen: Die WTCC hatte ab 2015 ein neues Highlight im Rennkalender. Im Gegenzug profitierte das 24h-Rennen vom Know-how und der Ausrüstung von Eurosport, die die TV- bzw. Stream-Übertragungen des Eifelmarathons auf ein neues Level hoben. Im Laufe der Jahre hat sich der „besondere" Status des Nordschleife-Rennens jedoch abgenutzt und die interne Akzeptanz deutlich relativiert. Auf Nachfrage erfuhr MSa, dass nach aktueller Planung eine Rückkehr zur Nordschleife für 2023 ansteht.

10. Sind auch kommende Rennen in Gefahr?

Nachdem Lynk & Co beim Testen u.a. auf dem Hungaroring (der bereits diese Woche als nächste Station ansteht) ähnliche Probleme hatte wie auf der Nordschleife, ist guter, schneller Rat teuer. Deshalb hat Goodyear für Mittwoch (08.06., nach Redaktionsschluss) unmittelbar vor dem Hungaroring-Event die Hersteller zu einem gemeinsamen Reifentest an den Slovakiaring eingeladen. Dabei werden mehrere Reifentypen und -mischungen getestet. Sollten weiter Probleme auftreten, könnte man möglicherweise auf besonders stresserprobte Reifen (z.B. aus der BTCC) zurückgreifen. Am Hungaroring gibt es am Freitag ebenfalls eine zusätzliche Testsession. ■

KOMMENTAR

GRUSS AUS INDIANAPOLIS

Fahren oder nicht fahren, das war auch in Indianapolis 2005 die Frage in der Formel 1. Dort gingen reihenweise die Michelin-Reifen zu Bruch, während Bridgestone nur schulterzuckend danebenstand und nichts von Problemen berichtete. Damals wie auch am Nürburgring 2022 ging es den meisten nicht um den Sport, sondern um den eigenen Vorteil, als eine Lösung gefunden werden musste. So wie 2005 die Schikane vor der Zielkurve keine Zustimmung fand, konnte man sich diesmal nicht auf konservativere Setups oder Fahrweisen einigen. In der WTCR gibt es keinen Reifenkrieg, sondern nur einen Hersteller, und der liefert seit Jahren erprobte Produkte. Meine Meinung: Wenn einige Probleme haben, andere aber nicht, dann liegt es nicht am Reifen. Ein Vertreter von Lynk & Co bestätigte hinter vorgehaltener Hand: Bei Qinghua Ma gab es lange gar keine Probleme. Die traten erst auf, als auch er im Qualifying ans absolute Limit ging. Natürlich verzichtet niemand gerne auf Performance. Aber die WTCR erlebt aktuell eine schwierige Phase, gerade da hätte man sich eine Lösung im Sinne der Serie gewünscht statt solche Negativ-PR wie 2005.



Michael Bräutigam
Redakteur
Automobil

DTM

Glock-Comeback

Nach nur zwei Events DTM-Pause ist Timo Glock zurück. Er gibt sich Ende nächster Woche in Imola als Gaststarter die Ehre.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Team, für das der bislang 146-fache DTM-Starter antritt, hat einen nicht weniger bekannten Kopf, denn niemand Geringerer als Tourenwagen-Legende Roberto Ravaglia (u. a. DTM-Meister 1989) leitet die Geschicke von Ceccato Racing. Die hatten letztes Jahr schon im Rahmen der DTM Trophy einen Auftritt auf der Plattform und wagen sich nun auf die ganz große Bühne. Glock und Ceccato sind dabei eine bekannt starke Paarung, denn der aktuelle und der ehemalige BMW-Werksfahrer machen seit diesem Jahr in der Sprintwertung der italienischen GT-Meisterschaft (CIGT) gemeinsame Sache. Beim Saisonauftakt in Monza fuhren Glock und Fahrpartner Jens Klingmann sogar zu einem Sieg, und nach vier Rennen führt man auch die Gesamtwertung an.

„Zusammen mit Roberto Ravaglia und seinem Team in der DTM zu starten, ist eine coole Story", sagte Glock, der also auch sportlich seine neue Heimat in Italien gefunden hat. Zwar ist das Auto (BMW M4 GT3) gleich, zwei große Unterschiede zur neuen Stamm-Meisterschaft weist die DTM aber auf: Zum einen kommen Michelin- statt Pirelli-Reifen zum Einsatz, zum anderen stellen die Boxenstopps auf Zeit ein Novum fürs Ceccato-Team dar. Speziell Tests mit den französischen Pneus seien dabei aufgrund der Lieferschwierigkeiten sehr begrenzt. „Eine riesige Herausforderung", hält Glock die Erwartungen niedrig. ■



CIGT

Gaststart in Imola: Timo Glock ist im BMW M4 von Ceccato Racing dabei

NACHRICHTEN

TCR ITALIEN: TAVANO BLEIBT TABELLENFÜHRER
Salvatore Tavano (Cupra) holte sich in Misano einen Sieg, fiel aber im zweiten Lauf mit einem technischen Gebrechen aus. Es gewann Michele Imberti (Hyundai) vor Markenkollege Niels Langeveld, der auf Tabellenrang 2 springt.

STCC: DAHLGREN BEIM AUFTAKT DOMINANT
Titelverteidiger Robert Dahlgren (Cupra) hat beim nur ein Rennen umfassenden Auftakt in Ljungbyhed von der Pole-Position einen Start-Ziel-Sieg vor gleich vier (!) Audi gefeiert.

TCR EASTERN EUROPE: SIEGE FÜR D UND CH
Am Red Bull Ring waren der deutsche Gaststarter Patrick Sing (Hyundai) sowie der Schweizer Milenko Vukovic (Renault) die Sieger. Letzterer ist hinter Bartosz Groszek (Audi) auch Tabellenzweiter.

NASCAR

Logano siegt bei der Premiere

Joey Logano (Ford) heißt der erste Sieger eines Cup-Rennens in Madison. Im Finish bezwang er Kyle Busch (Toyota) knapp.

Von: **Michael Bräutigam**

Der ehemalige Gateway Motorsports Park war dabei ausverkauft, und die zur Strecke geströmten Zuschauer bekamen sogar noch eine Zugabe zu den eigentlich angesetzten 240 Runden auf dem 1,25-Meilen-Oval. Denn in der 236. Runde, als Kyle Busch gerade in Führung liegend Richtung zweitem Saisonsieg unterwegs war, zerbrach bei Kevin Harvicks Ford eine Bremsscheibe, und der Routinier bog in die Mauer ab. So gab es eine Gelbphase und Overtime.

Beim letzten Restart war dann Teamwork angesagt, als Ryan Blaney seinen Penske-Stallgefährten Logano an- und damit in Führung schob. Doch der Platz an der Spitze wechselte munter zwischen den beiden Ex-Champions, bevor Busch sich nach einem kleinen Rutscher geschlagen geben musste. Statt Busch holte sich also Logano den zweiten Saisonsieg. Busch klettert trotzdem nun auf den zweiten Tabellenplatz hinter Chase Elliott, der das dritte Seuchenrennen in Folge erlebte.

Zweite und dritte Liga

Auch die dritte Liga fuhr in Madison ihren nächsten Saisonlauf, hier konnte sich Rookie und Teilzeitstarter Corey Heim bereits seinen zweiten Saisonsieg sichern, während einige Top-Piloten teils früh in Probleme gerieten. Auch bei den Trucks entschied sich das Rennen erst in der Overtime.

Die zweite Liga, also die Xfinity Series, fuhr diesmal abseits des restlichen Renngeschehens ihre Premiere in Portland. Im turbulenten Regenrennen auf dem Road Course setzte sich Tabellenführer A.J. Allmendinger durch – und fuhr tags darauf beim Cup-Rennen in Madison in die Top 10. ■



MOTORSPORT IMAGES

Zweiter Saisonerfolg: Logano setzte sich in der Overtime von Madison durch

NASCAR CUP SERIES

Madison/Illinois (USA)
15. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Joey Logano (USA)	Ford
2.	Kyle Busch (USA)	Toyota
3.	Kurt Busch (USA)	Toyota
4.	Ryan Blaney (USA)	Ford
5.	Aric Almirola (USA)	Ford
6.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
7.	Erik Jones (USA)	Chevrolet
8.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
9.	Christopher Bell (USA)	Toyota
10.	A. J. Allmendinger (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 15 von 36 Rennen

1.	Elliott (Chevrolet)	507 Punkte
2.	Kyle Busch (Toyota)	498
3.	Chastain (Chevrolet)	490
4.	Blaney (Ford)	479
5.	Truex Jr. (Toyota)	470
6.	Logano (Ford)	467
7.	Larson (Chevrolet)	444
8.	Bowman (Chevrolet)	439
9.	Byron (Chevrolet)	438
10.	Bell (Toyota)	434

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

30 € TankBON-Gutschein

Bezahlen Sie einfach mit dem TankBON.
- Mit diesem Tankgutschein tanken Sie bequem und flexibel an zahlreichen Partnertankstellen in ganz Deutschland

Ohne Zuzahlung

1340

76-tlg.

BLACK&DECKER Autowerkzeug

- 76-teiliges Schraubwerkzeugset
- mit gängigen Handwerkzeugen
- Schrauber-Bit und Stecknüssen
- mit handlichem Rollpack

Zuzahlung: 1,– €*

1467

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch **0781 639 66 54**

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 135,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,70 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.



Verantwortlicher und Kontakt: Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstraße 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Weitere Informationen zum Datenschutz finden Sie in unserem Impressum. Sollten wir Ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff DSGVO geschützt sind. Sie haben Recht auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Berarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz *Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand.



Quartararos Superc

Auf der schnellen Strecke von Barcelona feierte Weltmeister Fabio Quartararo einen überlegenen Sieg. Francesco Bagnaia und Álex Rins wurden am Start abgeräumt, Heim-Held Aleix Espargaró hörte eine Runde zu früh auf.

Von: **Imre Paulovits**

Es war ein Wechselbad der Gefühle. Fabio Quartararo strahlte auf dem Podest, aber als die französische Hymne gespielt wurde, konnte er seine Tränen nicht zurückhalten. Er hatte zeitweise um sechs Sekunden geführt, was man auf der Strecke von Barcelona mit ihrer langen Geraden nie von ihm erwartet hätte. Yamaha-Rennleiter Lin Jarvis fand kaum Worte, und sogar der Weltmeister selbst verstand die Welt kaum. „Ich habe das Gefühl, dass ich jedes Wochenende besser fahre", stellte er fest. „Ich komme immer mehr drauf, wie ich noch schneller und beständiger fahren kann, ich denke, ich habe als Fahrer viel dazugelernt."

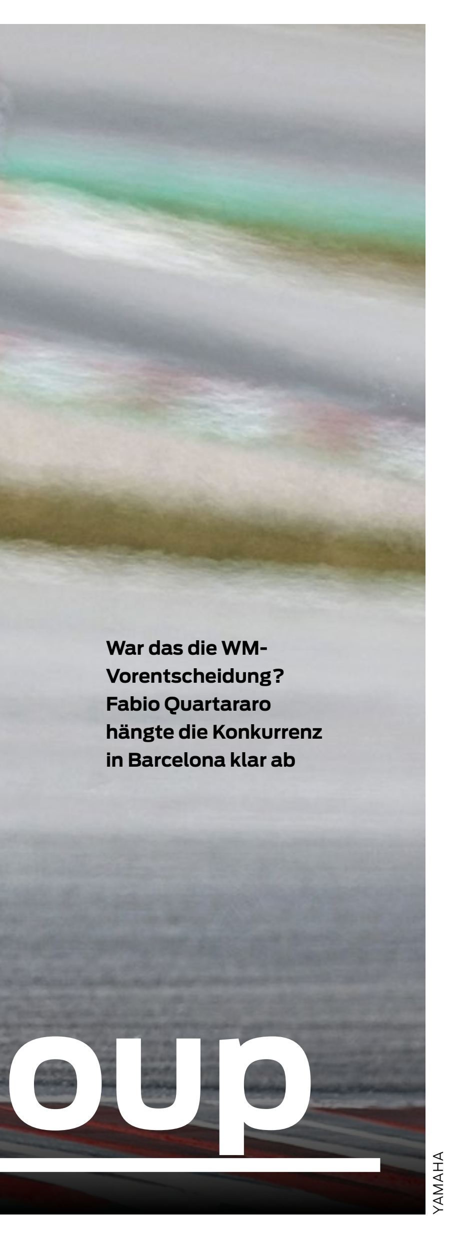
Gegen jede Chance

Dabei deutete zu Beginn des Rennwochenendes noch nichts auf einen Quartararo-Sieg hin. Während Aprilias Wunderknabe Aleix Espargaró auf der Strecke, von der er nur drei Kilometer entfernt geboren wurde, von Beginn an die Pace machte, kämpfte Yamahas Weltmeister bei Bruthitze zunächst mit Grip-Problemen. „Die Strecke hat sehr wenig Grip, das könnte noch problematisch werden", sinnierte er. Doch am Samstag hellte sich seine Miene auf. „Gleich in den ersten Runden von FP3 hatte ich das Gefühl für die Yamaha wieder", freute er sich. „Ich bin mit einem gebrauchten mittelharten Reifen mit vollem Tank schneller gefahren als bei meiner Zeitenjagd am Freitag mit einem neuen weichen Reifen!" So ganz klar war seine Strategie aber noch nicht. „Wir haben in FP4 den harten Hinterreifen probiert, haben dann aber wieder einen gebrauchten mittelharten reingesteckt, und wir sind noch nach zwölf Runden richtig gute Zeiten gefahren", stellte Quartararo fest. Er qualifizierte sich als Dritter für die erste Startreihe und meinte: „Ich habe noch einiges im Ärmel."

> „Unsere Box war ganz vorne in der Boxengasse, ich konnte die Tafel nicht sehen, und ich hatte vergessen, dass der Turm bis L0 zurückzählt."
>
> Aleix Espargaró

Doch auch die Konkurrenz war gerüstet. Aleix Espargaró holte sich die Pole-Position mit neuem Streckenrekord, er hatte die Pole-Zeit aus dem Vorjahr bereits in FP3 pulverisiert. Aber auch Bagnaia hatte eine gute Pace, und alles deutete auf einen Dreikampf hin. Allerdings machten sich alle Sorgen um die Reifen, denn für Sonntag wurden noch höhere Temperaturen vorhergesagt, bei denen die Streckentemperatur kritische Werte erreichen konnte. Nur einer ging gegen den Trend: Maverick Viñales arbeitete an der Abstimmung für den weichen Hinterreifen und setzte ihn im Rennen tatsächlich ein. „Er hält die Distanz, aber wie viel er nachlässt, das können wir schlecht vorhersagen", meinte Michelin-Einsatzleiter Piero Taramasso.

Am Start wurde erst einmal der technische Fortschritt deutlich. Hatten die Ducatis noch zu Jahresbeginn einen klaren Vorteil mit ihren Startvorrichtungen, kamen nun die Aprilia von Aleix Espargaró und die Yamaha von Quartararo genauso schnell auf Tempo wie die Ducati von Bagnaia. Quartararo drückte sich auf der Bremse neben Espargaró und ging in Führung, als hinter ihnen die Hölle losbrach.



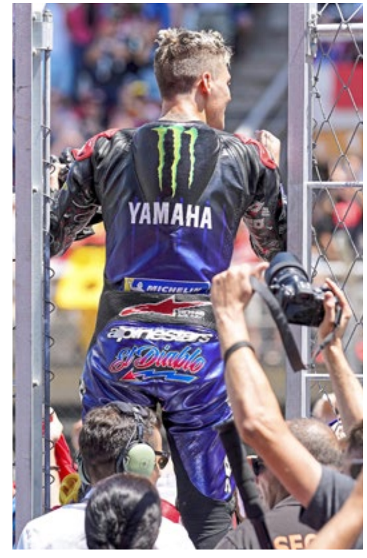
War das die WM-Vorentscheidung? Fabio Quartararo hängte die Konkurrenz in Barcelona klar ab

YAMAHA



APRILIA

Frustriert: Aleix Espargaró drehte eine Runde zu früh zu. Statt P2 wurde es P5



YAMAHA

Quartararo: Souvenirs für die Fans



MOTOGP

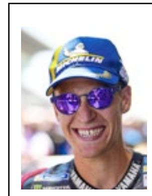
Übler Startunfall: Nakagami liegt schon, Rins fliegt, Bagnaia (#63) wird durch den Schubser noch stürzen

Böser Startunfall

Takaaki Nakagami hatte aus der vierten Startreihe einen Bombenstart erwischt und wollte seinen Vorwärtsdrang noch auf der Bremse fortsetzen. Ob die Kohlefaser-Scheiben noch nicht auf Temperatur waren oder der Japaner sich einfach verschätzt hatte – ihm rutschte das Vorderrad weg, und beim Sturz knallte er mit dem Helm in das Hinterrad von Bagnaias Motorrad. Die schlitternde Honda riss den außen einbiegenden Álex Rins vom Motorrad, und der bedauernswerte Suzuki-Werkspilot, der schon in Mugello bei einer Berührung mit Nakagami zu Boden musste, war aus dem Rennen. Wie sich am Sonntagabend zeigte, brach er sich auch das Dreiecksbein im linken Handgelenk, das gleich operiert wurde. Über den Gesundheitszustand von Nakagami wollte sich niemand äußern, es wurde nur bekannt gegeben, dass ein Vollkörper-Scan keine Brüche zu Tage geführt hat. Die Stewarts werteten es als Rennunfall, Rins war nicht gerade glücklich über diese Einschätzung. Bagnaia kam als Einziger ohne Verletzungen davon, aber seine WM-Chancen wurden weiter dezimiert.

Quartararo konnte eine Pace vorlegen, der auch Aleix Espargaró nicht folgen konnte. Der Lokalheld bekam es gar mit Jorge Martín zu tun, der zur Öhlins-Gabel vom Saisonbeginn zurückgekehrt ist und wieder Vertrauen zu seiner Ducati hat. Espargaró konnte ihn in den letzten Runden wieder zurücküberholen, doch dann rollte der Aprilia-Pilot am Ende der letzten Runde aus. Es war aber kein technisches Problem – er hatte sich mit den Runden verzählt und dachte, das Rennen sei bereits zu Ende! „Meine Box war gleich am Anfang der Boxengasse, ich konnte die Tafel nicht sehen. Und ich hatte vergessen, dass bei der Anzeige auf dem Turm nicht bis L1, sondern bis L0 zurückgerechnet wird.“ Er erkannte den Fehler, konnte noch Luca Marini überholen, aber mehr als P5 war so nicht drin. Und diese neun Punkte könnten am Ende noch schmerzhaft werden. ■

DREI FRAGEN AN FABIO QUARTARARO



WIE WICHTIG WAR IHR START FÜR DAS RENNEN?
Natürlich war der Start sehr wichtig. Meine Strategie war, die ersten fünf Runden hart zu pushen. Ich hatte eigentlich nicht erwartet, dass ich im Rennen so konstant schnell fahren könnte, was noch wichtiger war. Wobei die Pace wegen der Hitze nicht allzu schnell war. In Turn 3 und 4 ist der Reifenverbrauch besonders hoch, dort habe ich besonders auf den Hinterreifen aufgepasst. Nach wenigen Runden hatte ich trotzdem bereits einen beeindruckenden Vorsprung.

WIE SCHWER WAR ES BEI DER HITZE UND SO EINER LANGEN FÜHRUNG, DIE KONZENTRATION AUFRECHTZUERHALTEN?
Wenn man so lange führt, beginnt man an Dinge zu denken, an die man auf dem Motorrad nicht denken sollte. Zu Beginn war ich froh, dass ich gleich so viel Führung hatte, dass mich auf der Geraden niemand überholen konnte. Dann war es aber recht langweilig. Dieser Sieg war aber sehr wichtig und sehr gut für die Meisterschaft.

WIE WICHTIG WAREN IHNEN DIE FRANZÖSISCHEN FANS ?
Es hat sich wirklich angefühlt, als wäre ich in Frankreich, so viele Fans waren da. Da war es sehr schön, dass wir mit Johann Zarco auf dem Podest standen und die Marseillaise gespielt wurde. Ich denke, die Fans sind zufrieden heimgefahren. Ich habe meine Stiefel und Handschuhe in die Menge geworfen, sie konnten sie als Souvenir mit nach Hause nehmen.

Alle in den Punkten

Den Sieg aus dem Vorjahr zu wiederholen, war für KTM außer Reichweite. Dafür waren erstmals beide Tech3-Rookies in den Punkten.

Von: **Imre Paulovits**



POLARITY PHOTO

Formationsflug: Brad Binder und Miguel Oliveira kämpften lange miteinander

Barcelona war im letzten Jahr KTM-Revier, und als sich Miguel Oliveira im Rennen bis zur Spitze vorgearbeitet hatte, konnte ihm niemand mehr folgen. Doch diesmal schafften es die Österreicher nicht, dort anzuknüpfen. Sie blieben in der Q1 hängen, mehr als Startplatz 15 und 16 für Brad Binder und Miguel Oliveira war diesmal nicht drin.

„Die MotoGP-Entwicklung ist unheimlich komplex geworden", gesteht KTM-Renndirektor Pit Beirer. „Bei der Aerodynamik und der Fahrhöhenverstellung, die man heute braucht, um nicht hoffnungslos abgeschlagen zu werden, kriegen wir keinen Kompromiss zwischen Highspeed-Turning, Bremskraft und Vorderradgefühl hin. Die große Stärke unseres Motorrades, dass man dem Vorderreifen immer vertrauen und dazu noch spät bremsen kann, bekommen wir nur noch selten hin. Wir wollten das Motorrad freundlicher für den Fahrer machen, aber jetzt müssen wir den Fahrern etwas anbieten, um mit den Fahrern im Kampf eine Gruppe weiter vorne reinzukommen. Wir werden beim Test unterschiedliche Rahmen bringen und versuchen, ein Paket zu finden, das unsere alte Stärke wiederherstellt."

Wie im Qualifying blieben Brad Binder und Miguel Oliveira eng beisammen, bis Oliveira versuchte, seinen südafrikanischen Teamkollegen am Ende der Zielgeraden auszubremsen, dabei in den Notausgang musste und zurückfiel. „Das hat mich geärgert, denn bis dahin ging es richtig gut, und die Entscheidungen, die wir bei dem geringen Grip gemacht hatten, waren alle richtig. Von da an war ich alleine, das war nicht so unterhaltsam", gestand Oliveira, der hinter Binder Neunter wurde.

Dafür schaffte Remy Gardner mit dem elften Platz sein bestes Saisonergebnis und Raúl Fernández als 15. seinen ersten MotoGP-Punkt. „Das war das erfreuliche an diesem Wochenende und hat vor allem Remy gezeigt, dass wenn er kämpft, etwas möglich ist", so Beirer. ■

KOMMENTAR

BIS IN DIE SPÄTEN 1980ER JAHRE HINEIN sahen viele Offizielle des Weltverbands FIM in den Fahrern Leibeigene, die für sie und die Veranstalter für Geschäfte sorgten. Um deren Sicherheit und ordentliche Entlohnung kümmerten sich die wenigsten. Wenn sich die Fahrer mal auflehnten, gab es Lizenzentzug und Sperre. Zum Glück sind diese Zeiten längst vergangen, doch in der letzten Zeit gibt es immer mehr Spannungen zwischen den GP-Stars und den Offiziellen. Es obliegt der FIM, Stewards zu den Grands Prix zu entsenden, und die ahnden Vergehen gegen die im Regelwerk festgelegten Richtlinien. Dass in einer so gefährlichen Sportart Disziplin höchste Priorität hat, muss nicht weiter erklärt werden. Doch dass bei den gleichen Situationen unterschiedliche Entscheidungen gefällt werden, stößt mittlerweile vielen auf. Dagegen muss dringend etwas geschehen.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

SCHÖNE ERFRISCHUNG
Bei dem heißen Wetter waren die GP-Piloten nicht abgeneigt, als sie eine Einladung vom Segelclub Pati Vela Barcelona bekamen. Álex Rins, Marco Bezzecchi, Darryn Binder, Celestino Vietti und Andrea Migno konnten dabei dem Bootsmeister bei der Vorbereitung der Katamarane auf die Finger schauen, dann durften sie mit fachkundiger Hilfe in der Bucht von Barcelona ihre Segelkünste ausprobieren und sich anschließend mit Jetski austoben.

FRANKREICH VOLLZÄHLIG
Nach der Zuschauer-Flaute von Mugello gab es in Barcelona volles Haus, und das lag nicht zuletzt an den südfranzösischen Fans, die ihren Weltmeister Fabio Quartararo und Johann Zarco sehen wollten. „Für viele war die Anreise kürzer als nach Le Mans. Deswegen war das ein zweiter Heim-GP für mich", gestand Johann Zarco.

VIPS VOR ORT
Es kamen wieder einige Stars aus dem Showbusiness zum Barcelona-GP, wie Albert Hammond Jr., Gitarrist der Rockband The Strokes und Sohn des 70er-Jahre-Stars Albert Hammond. Der puertoricanische Rapper Rauw Alejandro zeigte sich besonders interessiert und posierte nach dem Rennen mit Sieger Fabio Quartararo. Schauspieler Miguel Herrán, bekannt aus „Money Heist", ist selbst Motorradfan, er konnte vor dem Wochenende auch einige Runden mit seiner Ducati auf der Strecke drehen.



MOTOGP

Davide Brivio (M.) zu Besuch in Barcelona beim Suzuki-Team

TIPP VON BRIVIO
Davide Brivio, der das Suzuki-Werksteam von der Rückkehr 2014 bis zum WM-Titel 2020 geführt hat und heute das Alpine-Formel-1-Team leitet, besuchte seine alte Truppe und zeigte sich traurig über Suzukis Ausstieg. „In der Formel 1 würde man das Team kaufen", erklärte Brivio. „Für einen Hersteller, der mit einem Einstieg in die MotoGP liebäugelt, wäre das das ideale Szenario. Die Technik ist konkurrenzfähig, die Techniker erstklassig, damit ließe sich 2023 überbrücken, bis man 2024 mit einer eigenen Konstruktion antritt."

MOTOGP-ERGEBNISSE

Barcelona (E) – 5. Juni 2022 9. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 111,768 km über 24 Runden à 4,657 km. 25 Fahrer gestartet, 17 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 30 Grad, Asphalt 55 Grad. Schnitt des Siegers: 165,6 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	24	40.29,360 min	337,5 km/h	1.40,186 min	M/M	25
2.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP22	24	+6,473 sec	342,8 km/h	1.40,484 min	M/M	20
3.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP22	24	+8,385 sec	345,0 km/h	1.40,639 min	M/H	16
4.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	24	+11,481 sec	343,9 km/h	1.40,762 min	M/M	13
5.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	24	+14,395 sec	345,0 km/h	1.40,611 min	M/M	11
6.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	24	+15,430 sec	345,0 km/h	1.40,930 min	M/M	10
7.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	24	+15,975 sec	346,1 km/h	1.40,948 min	M/S	9
8.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	24	+21,436 sec	343,9 km/h	1.41,195 min	H/M	8
9.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	24	+26,800 sec	348,3 km/h	1.41,144 min	H/M	7
10.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	24	+30,460 sec	343,9 km/h	1.41,413 min	M/S	6
11.	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	24	+32,443 sec	339,6 km/h	1.41,504 min	H/M	5
12.	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	24	+32,881 sec	343,9 km/h	1.41,271 min	M/M	4
13.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	24	+33,168 sec	342,8 km/h	1.41,194 min	M/H	3
14.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP22	24	+34,693 sec	348,3 km/h	1.41,512 min	M/H	2
15.	Raúl Fernández (E)	KTM RC16	24	+37,844 sec	342,8 km/h	1.41,560 min	H/M	1
16.	Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP21	24	+44,533 sec	340,6 km/h	1.42,131 min	M/M	-
17.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	24	+46,199 sec	340,6 km/h	1.41,642 min	M/M	-
	Nicht gewertet:							
	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	17	+7 Runden	337,5 km/h	1.41,588 min	M/M	-
	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	8	+16 Runden	341,7 km/h	1.41,090 min	M/M	-
	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP21	7	+17 Runden	347,2 km/h	1.40,896 min	M/M	-
	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	5	+19 Runden	328,2 km/h	1.41,307 min	M/M	-
	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP22	1	+23 Runden	293,4 km/h	4.29,587 min	M/M	-
	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	0	+24 Runden	287,2 km/h	-	M/M	-
	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	0	+24 Runden	300,8 km/h	-	M/M	-
	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	0	+24 Runden	279,0 km/h	-	M/M	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	A. Espargaró	1.38,742 min
2.	Bagnaia	1.38,773 min
3.	Quartararo	1.38,959 min
4.	Zarco	1.39,027 min
5.	Di Giannantonio	1.39,099 min
6.	Martin	1.39,142 min
7.	Rins	1.39,145 min
8.	Viñales	1.39,397 min
9.	Marini	1.39,451 min
10.	P. Espargaró	1.39,477 min
11.	Miller	1.39,523 min
12.	Nakagami	1.39,611 min
13.	Bezzecchi	1.39,240 min
14.	Bastianini	1.39,246 min
15.	B. Binder	1.39,249 min
16.	Oliveira	1.39,420 min
17.	Mir	1.39,664 min
18.	Morbidelli	1.39,884 min
19.	Dovizioso	1.40,071 min
20.	Gardner	1.40,113 min
21.	Bradl	1.40,298 min
22.	Pirro	1.40,351 min
23.	D. Binder	1.40,373 min
24.	Fernández	1.40,587 min
25.	A. Márquez	1.39,903 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	147
2.	A. Espargaró	125
3.	Bastianini	94
4.	Zarco	91
5.	Bagnaia	81
6.	B. Binder	73
7.	Rins	69
8.	Mir	69
9.	Miller	65
10.	M. Márquez	60

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	201
2.	Yamaha	147
3.	Aprilia	126
4.	KTM	101
5.	Suzuki	93
6.	Honda	81

WM-STAND TEAMS

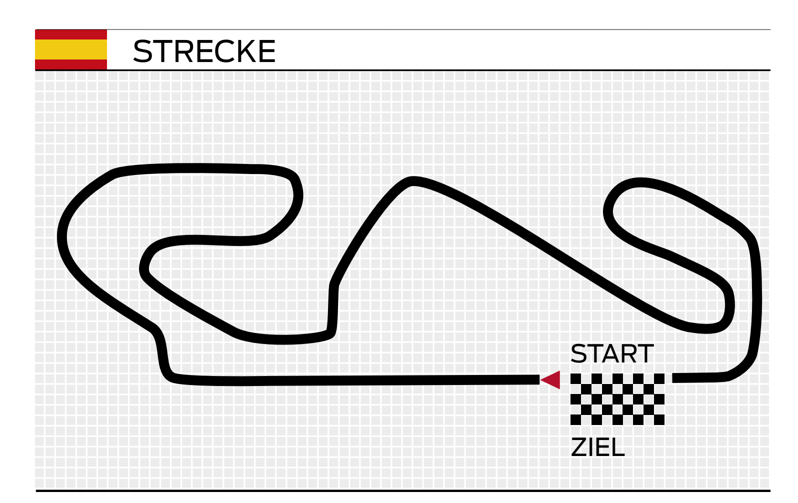
	Team	Punkte
1.	Aprilia Racing	171
2.	Monster Energy Yamaha MotoGP	169
3.	Ducati Lenovo Team	146
4.	Pramac Racing	142
5.	Team Suzuki Ekstar	138
6.	Red Bull KTM Factory Racing	130
7.	Gresini Racing MotoGP	102
8.	Repsol Honda Team	100
9.	Mooney VR46 Racing Team	71
10.	LCR Honda	64

„Es ist noch ein sehr langer Weg, aber erstmals in diesem Jahr kann ich etwas Luft holen, und ich fühle mich auf Kurs zur Titelverteidigung."

Fabio Quartararo

CIRCUIT DE BARCELONA/CATALUNYA (E) 4,657 KM

Rundenrekord: **1.39,939, Johann Zarco (Ducati), 2021**
Quali-Rekord: **1.38,742, Aleix Espargaró (Aprilia), 2022**
Topspeed-Rekord: **355,2 km/h, Jack Miller (Ducati), 2021**





Fabio Quartararo: 45 Punkte auf zwei schnellen Strecken – er kann zufrieden sein

Celestino Vietti siegt und baut WM-Vo



Hier geht es rund: Celestino Vietti (#13), Arón Canet (#40), Jake Dixon (#96) und Augusto Fernández, dahinter Schrötter (#23)

VR46

Während Ai Ogura in Barcelona aus der Spitzengruppe fiel, zeigte Celestino Vietti im richtigen Moment Killer-Instinkt und gewann vor dem unheimlich starken Arón Canet. Marcel Schrötter schaffte es in die Top 5.

Von: **Imre Paulovits**

Arón Canet war hochentschlossen. Das ganze Wochenende beim Heim-GP seines Teams wirkte der 22-jährige Spanier noch konzentrierter, und im Qualifying war er lange Zeit vorn. Doch dann schnappte ihm Celestino Vietti durch geschicktes Platzieren im Windschatten die Pole-Position um acht Tausendstelsekunden weg. Am Sonntag war es aber Joe Roberts, der eine unglaubliche Pace fand und allen davonfuhr. Während sich Canet, Vietti, Jake Dixon und Albert Arenas um

MotoGP

Quartararo bis 2024 bei Yamaha

Yamaha hat es geschafft: Sie konnten ihr Juwel Fabio Quartararo nach langen Verhandlungen für zwei weitere Jahre halten. Die freien Plätze auf dem Fahrermarkt werden knapp.

Von: **Imre Paulovits**

Als das Rennwochenende in Barcelona begann, gab es erleichterte Gesichter in der Yamaha-Box. Fabio Quartararo hat nach langen Verhandlungen seinen Vertrag um zwei weitere Jahre bei der Marke aus Iwata verlängert. „Wie ich schon betont hatte, war es mir wichtig, mich für das beste Paket und das beste Projekt zu entscheiden“, erklärte Quartararo. „Deshalb habe ich mir auch mehr Zeit als sonst üblich genommen, um mich genau nach den Projekten umzusehen, bei denen ich ein Angebot hatte. Ich hatte schließlich das Gefühl, dass mir das von Yamaha am meisten zusagt. Sie konnten mich überzeugen, weil sie neue Leute in das MotoGP-Projekt einbringen, sehr hart arbeiten und sie genau wissen, wo sie sich verbessern müssen. Sie haben alles erfüllt, wonach ich gefragt habe. Die neuen Leute sind eingebracht worden, um mehr Leistung zu finden. Sie haben auch bisher an Bereichen gearbeitet, aber vielleicht wollten sie nicht wirklich wahrhaben, dass das Motorrad langsamer ist als die anderen. Jetzt wissen sie es, und sie arbeiten ganz entschieden an dieser Schwachstelle. Das hat den Ausschlag gegeben, dass ich bei ihnen bleibe. Es war aber nicht immer einfach. Nach Argentinien gab es einen Moment, wo ich lieber weg wollte. Bis Jerez habe ich viel hin und her überlegt, danach ging die Entscheidung klar in Richtung Yamaha.“



Fabio Quartararo: „Alle Wünsche erfüllt, die ich gestellt hatte.“

MOTOGP

Es hing bei Yamaha mehr an dieser Personalfrage, als man glauben mag. Nicht nur, dass derzeit niemand auch nur annähernd in der Lage ist, das Gleiche aus der M1 zu holen wie der Weltmeister. Wäre er abgesprungen, hätte Yamaha auch bei der Entwicklung einen herben Rückschlag erlitten, der viele Jahre des Wiederaufbaus bedurft hätte. Was sonst noch alles mit der Personalfrage Quartararo zusammenhing, zeigt auch die Tatsache, dass Monster einen Tag später den Sponsorvertrag verlängert hat. ■

rsprung wieder aus

die Plätze balgten, fuhr er vorne unaufhaltsam davon. Bis ziemlich genau zu Rennmitte. Denn in der elften Runde rutschte dem unglücklichen Amerikaner in Turn 5 das Vorderrad weg, und der Traum von seinem ersten Sieg in einem regulären Trockenrennen löste sich im Staub des Kiesbettes auf.

Canet und Vietti machten nun Druck und blieben zusammen, doch in der letzten Runde hatte der Spanier einen Rutscher, der dem Italiener zum nötigen Vorsprung verhalf. Canet nahm es gelassen: „Es war sehr heiß, da hatten alle ihre Probleme. Und diese 20 Punkte können noch sehr wertvoll sein." „Ich kann es kaum glauben nach den Schwierigkeiten, mit denen wir ins Wochenende gegangen sind", frohlockte Vietti. „Auch zu Beginn des Rennens hatte ich bei dieser Hitze ein Problem, aber wir waren stark auf der Bremse, und ich konnte die Reifen gut managen. Canet war aber sehr schnell." Weil Ai Ogura bis auf den siebten Platz zurückfiel, hat der Italiener nun wieder 16 Punkte Vorsprung an der Tabellenspitze.

Marcel Schrötter hatte ein starkes Wochenende. Der Intact-Pilot konnte sich gleich für die Q2 qualifizieren, dann vom neunten Startplatz aus losfahren und schaffte seine erste Top-5-Platzierung seit Mugello 2021. „Es war vielleicht nicht mein bestes Rennen in dieser Saison, aber das konstanteste, und der Abstand zur Spitze war der geringste bisher", freute er sich. „Wir haben auch schon andere starke Rennen abgeliefert, bei denen wir von weit hinten gekommen sind. Alles in allem war es über alle Trainings hinweg ein solides Wochenende. Man sieht, dass wenn man von relativ weit vorn startet, man direkt mit dabei ist, und das ist, was wir brauchen. Ich habe den harten Hinterreifen gewählt, das war die richtige Entscheidung, wenn auch die anderen mit dem weichen nicht eingebrochen sind. Wir waren nah an der Spitze, und genau so müssen wir weitermachen." ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Am Montag nach dem Barcelona-Grand-Prix testeten die Piloten einen Tag auf der Strecke. Fast alle Hersteller hatten neue Rahmen, Fahrwerksteile und Aerodynamik-Updates dabei. Die Zeiten waren am Ende unheimlich knapp: Nach seinem Sieg am Sonntag fuhr Fabio Quartararo auch am Montag Bestzeit mit 1.39,447, Francesco Bagnaia war ganze vier Tausendstelsekunden langsamer, Johann Zarco 53 Tausendstel.

MOTOGP

Marc Márquez hat seine Operation in der Mayo Klinik in Rochester/Minnesota erfolgreich überstanden. Bei der vierten Operation seines rechten Oberarms wurde der Knochen aufgesägt und um nicht weniger als 30 Grad verdreht, damit die ursprüngliche Stellung rekonstruiert werden konnte. Márquez ist wieder zurück in Spanien, er hat aber eine mindestens dreimonatige Reha vor sich, wenn keine Entzündung dazwischenkommt. In Barcelona wurde der Honda-Werkspilot von Stefan Bradl ersetzt, der im Rennen aber leider schon in der ersten Runde stürzte.

MOTOGP

Am Montag wurde Jorge Martín in der Poliklinik von Modena von Dr. Tarallo an dem Nerv des rechten Arms operiert, der durch die Knochenbrüche beim Sturz in Portimão im April 2021 eingeklemmt worden war und für ein taubes Gefühl sorgte. Das Dreiecksbein, das im linken Handgelenk von Álex Rins beim Startunfall gebrochen ist, wurde bislang nicht operiert, sondern das Handgelenk eingegipst. Ob er am Sachsenring fahren kann, steht noch nicht fest. Derweil meldete sich Takaaki Nakagami aus dem Krankenhaus. Er erlitt Abschürfungen im Gesicht und ein Schleudertrauma.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Barcelona (E) – 5. Juni 2022 9. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 102,454 km über 22 Runden à 4,657 km. 31 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 50 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Celestino Vietti (I)	Kalex	22	38.42,958 min	1.44,935 min	25
2.	Arón Canet (E)	Kalex	22	+0,081 sec	1.44,550 min	20
3.	Augusto Fernández (E)	Kalex	22	+0,522 sec	1.44,806 min	16
4.	Jake Dixon (GB)	Kalex	22	+ 0,646 sec	1.44,623 min	13
5.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	22	+1,470 sec	1.44,715 min	11
6.	Pedro Acosta (E)	Kalex	22	+6,298 sec	1.44,929 min	10
7.	Ai Ogura (J)	Kalex	22	+6,320 sec	1.44,745 min	9
8.	Alonso Lopez (E)	Boscoscuro	22	+7,229 sec	1.44,920 min	8
9.	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	22	+10,746 sec	1.45,101 min	7
10.	Tony Arbolino (I)	Kalex	22	+12,056 sec	1.45,096 min	6
11.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	22	+12,614 sec	1.45,284 min	5
12.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	22	+13,206 sec	1.45,465 min	4
13.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	22	+18,335 sec	1.45,609 min	3
14.	Jorge Navarro (E)	Kalex	22	+18,495 sec	1.45,667 min	2
15.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	22	+19,894 sec	1.45,727 min	1
16.	Stefano Manzi (I)	Kalex	22	+21,721 sec	1.45,676 min	-
17.	Barry Baltus (B)	Kalex	22	+22,269 sec	1.45,578 min	-
18.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	22	+22,513 sec	1.45,951 min	-
19.	Niccolò Antonelli (I)	Kalex	22	+36,869 sec	1.46,448 min	-
20.	Zonta van den Goorbergh (NL)	Kalex	22	+37,020 sec	1.46,346 min	-
21.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	22	+38,420 sec	1.46,362 min	-
22.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	22	+45,612 sec	1.46,678 min	-
23.	Piotr Biesiekirski (PL)	Kalex	22	+47,326 sec	1.46,685 min	-
24.	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta	22	+54,598 sec	1.46,714 min	-
	Nicht gewertet:					
	Albert Arenas (E)	Kalex	19	+3 Runden	1.44,803 min	-
	Sam Lowes (GB)	Kalex	19	+3 Runden	1.44,895 min	-
	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	14	+8 Runden	1.46,702 min	-
	Joe Roberts (USA)	Kalex	10	+12 Runden	1.44,592 min	-
	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	4	+18 Runden	1.45,544 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Vietti	133
2.	Ogura	117
3.	Canet	109
4.	Fernández	96
5.	Arbolino	89
6.	Roberts	86
7.	Schrötter	75
8.	Chantra	65
9.	Navarro	58
10.	Acosta	55
11.	Dixon	55

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	225
2.	Boscoscuro	36
3.	MV Agusta	5

WM-STAND TEAMS

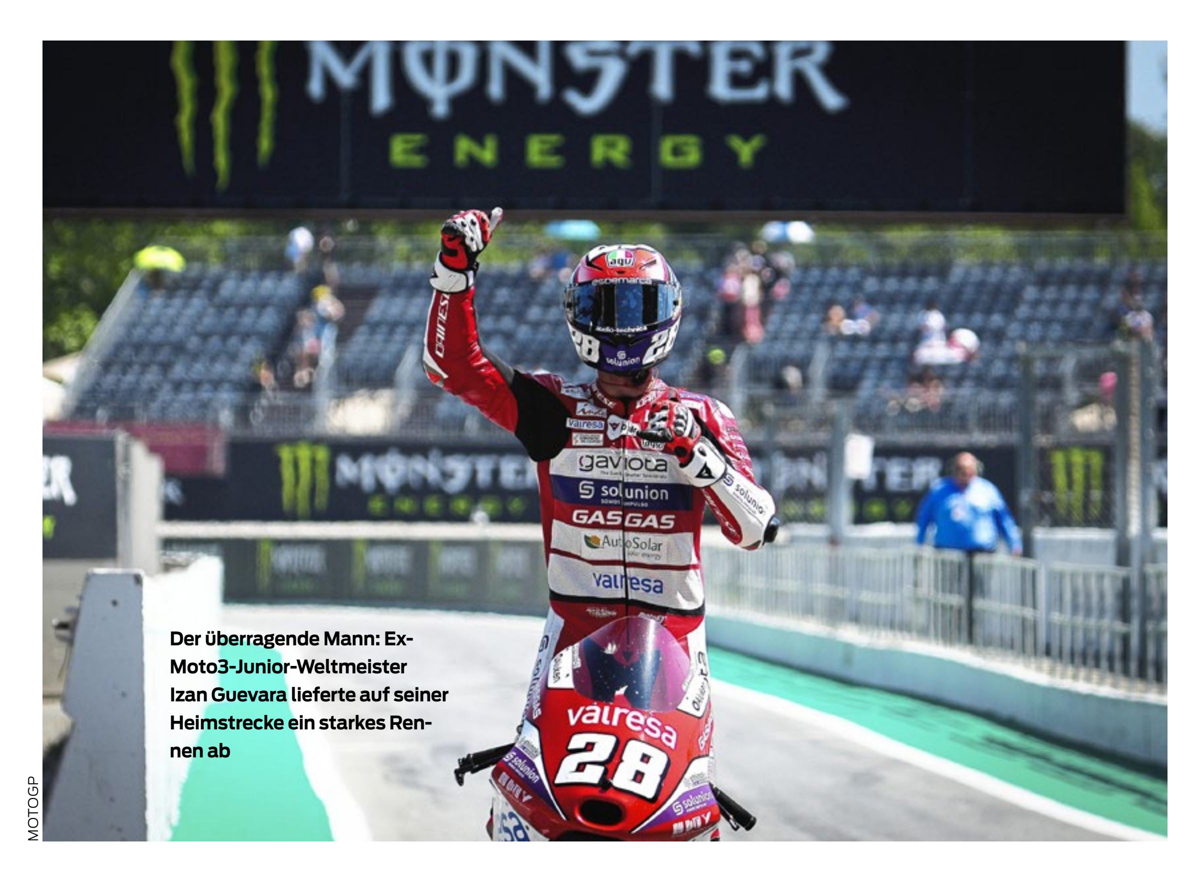
	Team	Punkte
1.	Idemitsu Honda Team Asia	182
2.	Flexbox HP40	167
3.	Red Bull KTM Ajo	151
6.	Liqui Moly IntactGP	106

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Vietti	1.43,823 min
2.	Canet	1.43,831 min
3.	Roberts	1.44,002 min
4.	Dixon	1.44,045 min
5.	Arenas	1.44,049 min
6.	Lowes	1.44,190 min
7.	Bendsneyder	1.44,407 min
8.	Fernández	1.44,430 min
9.	Schrötter	1.44,477 min
10.	Ogura	1.44,491 min
11.	Lopez	1.44,579 min
12.	Acosta	1.44,691 min
13.	Salac	1.44,702 min
14.	Gonzalez	1.44,712 min
15.	Dalla Porta	1.44,748 min
16.	Navarro	1.44,778 min
17.	Baltus	1.44,833 min
18.	Arbolino	1.44,878 min
19.	Chantra	1.44,911 min
20.	Aldeguer	1.44,974 min
21.	Toledo	1.45,217 min
22.	Manzi	1.45,226 min
23.	Beaubier	1.45,269 min
24.	Van Den Goorbergh	1.45,368 min
25.	Antonelli	1.45,687 min
26.	Alcoba	1.45,812 min
27.	Corsi	1.45,831 min
28.	Zaccone	1.45,861 min

Moto3

Die Junior-WM-Piloten werden



Der überragende Mann: Ex-Moto3-Junior-Weltmeister Izan Guevara lieferte auf seiner Heimstrecke ein starkes Rennen ab

MOTOGP

In Barcelona hatte ein Aspar-Pilot wieder die meisten Reserven für das Rennende. Doch Rookie David Muñoz stellte selbst den Moto3-Junior-Weltmeister von 2020 in den Schatten. Dennis Foggia fiel mit technischem Defekt aus.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Dennis Foggia entwickelt sich immer mehr zum tragischen Helden der diesjährigen Moto3-WM. Der Leopard-Honda-Pilot fasste nach seinem Sturz beim Heim-GP in Mugello wieder Mut, arbeitete das ganze Wochenende konzentriert und war auch im Qualifying Schnellster. Für das Rennen gab es für ihn wieder die gleiche Taktik wie eine Woche zuvor in der Toskana: versuchen, den Windschatten zu brechen und vorn davonfahren. Doch

Moto3

McPhee auf dem Weg zurück zur Form

John McPhee fuhr in Barcelona einen siebten Platz heraus. Ersatzmann David Salvador lag gar auf dem vierten Platz, als er abgeschossen wurde.

Nachdem David Salvador bereits bei drei Rennen John McPhee ersetzt hatte, sprang er dieses mal für den verletzten Ayumu Sasaki ein. Nach den freien Trainings lag er auf dem starken dritten Rang und schaffte es genau wie John McPhee direkt in die Q2. Doch da war noch lange nicht Schluss. Alonso kämpfte sich bis Rennmitte bis auf den vierten Platz nach vorne, als er von Daniel Holgados schlitterndem Motorrad getroffen wurde. Zum Glück blieb der 18-Jährige unverletzt. „Dieses Wochenende war ein großer Schritt für mich", so Salvador. Ich fühlte mich im Rennen großartig, wenn es auch frühzeitig beendet war. Es war trotzdem eine tolle Erfahrung, so weit vorne zu fahren."

McPhee war mit seinem siebten Platz nicht unzufrieden. „Ich habe mich gut gefühlt und unsere Rundenzeiten waren konkurrenzfähig. Immer wenn ich eine Lücke schließen musste, war ich schnell, doch in der Gruppe hatte ich Probleme, spät genug zu bremsen." ■



MAX RACING TEAM

McPhee (#17) und Salvador (#38)

Moto3

Beide Prüstel-Pi

Carlos Tatay Sechster, Xavier Artigas Zehnter – das Prüstel-CFMoto-Team konnte zufrieden aus Barcelona abreisen und kommt als WM-Vierter zum Heim-GP auf dem Sachsenring.

Der Freitag war für Carlos Tatay und Xavier Artigas eher ein durchwachsener Auftakt. Und auch die Positionen 18 und 21 im Qualifying am Samstag dämpften die Erwartungen. Es fehlte einfach noch das Gefühl zum Motorrad und der Rhythmus für die Strecke. Man versuchte weitere Verbesserungen im Warm-Up, um noch Traktion zu finden und das Managen der Reifen zu vereinfachen. Aber Carlos Tatay und Xavier Artigas haben schon öfter bewiesen, dass sie im Rennen um das Podium fahren können, und das war auch diesmal das Ziel.

Nach verhaltenem Start begannen beide eine Aufholjagd, und das Gefühl zur Strecke wurde von Runde zu Runde besser. Als zur Halbzeit Mario Aji, Daniel Holgado und David Salvador stürzten, schafften es Tatay und Artigas zwar auszuweichen, verloren aber wichtige Sekunden, und die vordere Gruppe konnte sich absetzen. Aber die beiden Spanier kämpften sich wieder an die Spitzengruppe heran und überquerten die Ziellinie auf den Plätzen 6 und 10. „Das war kein schlechtes Rennen, wenn man bedenkt, wie weit hinten wir in der Startaufstellung standen", meinte Carlos Tatay. „Meine erste Runde war nicht so gut, und ich habe einige Positionen verloren. Doch dann hatte ich meinen Renn-Rhythmus gefunden und mein Gefühl mit der CFMoto wurde immer besser. Mit Platz 6 können wir heute sehr zufrieden sein." Der 19-jährige Spanier bleibt in der

immer stärker

diesmal endete dieses Unterfangen in der vierten Runde mit einer gerissenen Kette, vermutlich weil er zuvor nach Feindberührung etwas heftig über die Curbs gerattert ist. Der 21-jährige Italiener hat somit bereits 55 Punkte Rückstand in der Tabelle, die aufzuholen dürfte bei der derzeitigen Form der beiden Aspar-Piloten ziemlich aussichtslos sein.

Als Foggia aus dem Rennen war, gab es wieder die üblichen Verdächtigen im Führungspulk – mit einem Neuzugang. Der 16-Jährige David Muñoz, letztes Jahr Zweiter im MotoGP Rookies Cup und Dritter in der Moto3-Junior-WM, hatte das Mindestalter für die WM erst in Mugello erreicht, aber jetzt, eine Woche später bei seinem zweiten Grand Prix, mischte er ganz vorne mit. Und es kam noch besser: Nachdem Izan Guevara zwei Runden vor Schluss einen Fehler seines Teamkollegen Sergio García eiskalt ausnutzte und sich an der Spitze einen Vorsprung verschaffte, schlug Muñoz in der letzten Runde zu und sicherte sich den zweiten Platz! Während der Teenager im Parc fermé kaum den Mund aufbekam, war sein Teamchef José Gutiérrez ganz außer sich. „Es ist nicht zu glauben", konnte er es kaum fassen. „Wir haben alles dafür getan, dass David in der WM fahren kann, wir hatten kaum Budget, und auch unsere Sponsoren haben mit einem jungen Fahrer viel Risiko auf sich genommen – und jetzt steht er schon bei seinem zweiten Grand Prix auf dem Podest!" Man darf gespannt sein, wie es mit ihm weitergeht.

Genauso aber auch beim Kampf um den WM-Titel. Izan Guevara zeigt nun immer deutlicher, dass er ein ernst zu nehmender WM-Kandidat ist. Wie man eine Weltmeisterschaft einfährt, das hat er bereits 2020 in der Junior-WM gezeigt. Sein Teamkollege Sergio García wird es nicht einfach haben. „Es war ein gutes Rennen", freute sich Guevara. „Wir müssen nun diese Linie weiterverfolgen." ■

loten in Top 10



LEKL

Sturm nach vorn: Die CFMoto-Piloten Carlos Tatay (#99) und Xavier Artigas (#43)

Meisterschaftswertung auf dem neunten Platz.

Xavier Artigas freute sich über seine Top-10-Platzierung. „Damit bin ich echt happy", so Artigas. „Auch, weil ich endlich wieder ein gutes Gefühl zur Strecke hatte und mich an die Spitzengruppe heranfahren konnte. Die ersten beiden Tage waren schwierig, aber das Rennen habe ich sehr genossen, auch wenn es wegen der Hitze sehr hart war. Ich werde die Eindrücke von heute mit nach Deutschland nehmen und dort wieder voll angreifen." Der 19-jährige Spanier ist jetzt Elfter der WM-Tabelle. Und PruestelGP kommt als Vierter der Teamwertung zum Sachsenring, wo man sich beim Heim-Grand-Prix des Teams viel vorgenommen hat. ■ IP

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Barcelona (E) – 5. Juni 2022 9. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 97,797 km über 21 Runden à 4,657 km. 30 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 27 Grad, Asphalt: 42 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Izan Guevara (E)	GasGas	21	38.22,351 min	1.48,900 min	25
2.	David Muñoz (E)	KTM	21	+1,975 sec	1.48,628 min	20
3.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	21	+1,985 sec	1.48,540 min	16
4.	Sergio García (E)	GasGas	21	+2,036 sec	1.48,957 min	13
5.	Deniz Öncü (TR)	KTM	21	+2,752 sec	1.48,930 min	11
6.	Carlos Tatay (E)	CFMoto	21	+3,134 sec	1.48,825 min	10
7.	John McPhee (GB)	Husqvarna	21	+3,341 sec	1.48,612 min	9
8.	Jaume Masià (E)	KTM	21	+3,633 sec	1.48,380 min	8
9.	Adrian Fernández (E)	KTM	21	+5,285 sec	1.48,945 min	7
10.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	21	+5,555 sec	1.48,737 min	6
11.	Riccardo Rossi (I)	Honda	21	+7,626 sec	1.48,874 min	5
12.	Joel Kelso (AUS)	KTM	21	+9,215 sec	1.49,270 min	4
13.	Matteo Bertelle (I)	KTM	21	+11,325 sec	1.48,787 min	3
14.	Scott Ogden (GB)	Honda	21	+11,379 sec	1.49,149 min	2
15.	Kaito Toba (J)	KTM	21	+24,644 sec	1.48,868 min	1
16.	Stefano Nepa (I)	KTM	21	+25,007 sec	1.49,137 min	–
17.	Elia Bartolini (RSM)	KTM	21	+25,036 sec	1.49,827 min	–
18.	Ivan Ortola (E)	KTM	21	+25,165 sec	1.49,568 min	–
19.	Syarifuddin Azman (MAL)	Honda	21	+25,210 sec	1.49,142 min	–
20.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	21	+25,239 sec	1.49,079 min	–
21.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	21	+40,387 sec	1.48,972 min	–
22.	Ana Carrasco (E)	KTM	21	+58,048 sec	1.50,847 min	–
	nicht gewertet:					
	Marcos Uriarte (E)	Honda	15	+6 Runden	1.50,583 min	–
	Andrea Migno (I)	Honda	14	+7 Runden	1.49,042 min	–
	Joshua Whatley (GB)	Honda	12	+9 Runden	1.51,468 min	–
	Taiyo Furusato (J)	Honda	9	+12 Runden	1.49,772 min	–

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	García	150
2.	Guevara	134
3.	Masià	103
4.	Foggia	95
5.	Öncü	82
6.	Sasaki	75
7.	Migno	71
8.	Suzuki	70
9.	Tatay	62
10.	Rossi	47

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	GasGas	190
2.	KTM	154
3.	Honda	148
4.	Husqvarna	95
5.	CFMoto	81

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	GasGas Aspar Team	284
2.	Leopard Racing	165
3.	Red Bull KTM Ajo	131
4.	CFMoto PrüstelGP	105
5.	Red Bull KTM Tech3	102
6.	Sterilgarda Max Racing Team	99
7.	MT Helmets – MSI	77

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Foggia	1.48,290 min
2.	Öncü	1.48,428 min
3.	Guevara	1.48,537 min
4.	Fellon	1.48,574 min
5.	Yamanaka	1.48,693 min
6.	Rossi	1.48,726 min
7.	Garcia	1.48,729 min
8.	Toba	1.48,744 min
9.	Kelso	1.48,806 min
10.	Suzuki	1.48,858 min
11.	McPhee	1.48,925 min
12.	Bertelle	1.48,965 min
13.	Ogden	1.49,258 min
14.	Masià	1.49,288 min
15.	Migno	1.49,314 min
16.	Salvador	1.49,394 min
17.	Holgado	1.49,407 min
18.	Tatay	1.49,832 min
19.	Aji	1.49,873 min
20.	Muñoz	1.49,957 min
21.	Artigas	1.49,971 min
22.	Furusato	1.49,986 min
23.	Bartolini	1.50,137 min
24.	Fernández	1.50,230 min
25.	Nepa	1.50,277 min
26.	Azman	1.50,448 min
27.	Uriarte	1.50,823 min
28.	Ortolá	1.51,642 min
29.	Carrasco	1.51,812 min
30.	Whatley	1.49,529 min



Historische Fahrt: 1971 gewannen Clive Brown/Nigel Rollason auf BSA die erste 24 Heures du Liége, 51 Jahre später Reiterberger/Mikhalchik/Guarnoni das Revival auf BMW

BMW brilliert

Das BMW Motorrad World Endurance Team hat die Neuauflage der 24 Stunden von Spa gewonnen. Nach knapp drei Stunden Rennunterbrechung kurz vor Schluss gewann die BMW-Truppe von Werner Daemen vor Tati-Kawasaki und F.C.C.-TSR-Honda.

Von: **Toni Börner**

Das BMW-Werksteam hat sämtliche Situationen in den Ardennen souverän gemeistert. Reiterberger, Mikhalchik und Guarnoni kämpften von der ersten Runde an vorne mit. Von den 508 gefahrenen Umläufen lag die #37 BMW bei 157 an erster Stelle, wenngleich SERT Suzuki mit 222 Führungsrunden deutlich mehr vorne war. Doch „Der Fluch des Führenden“ schlug in Spa immer wieder zu – lediglich das Werksteam der Bayern blieb davon unberührt. „Davon habe ich jetzt fast 20 Jahre geträumt“, freute sich Teamchef Werner Daemen, der in Spa vor rund 20 Jahren als Fahrer auf dem Podest gestanden hatte. „Damals wollte ich als Teammanager hierher zurückkommen und gewinnen, das haben wir heute geschafft.“ Dabei hatte man mit diversen Problemen zu kämpfen und konnte die Pace der Konkurrenz zeitweise nicht halten, aber am Ende wurde es doch ein klarer Sieg.

Bis zum Tagesanbruch am Sonntag verliefen die 24 Stunden von Spa relativ ruhig und mit viel weniger Zwischenfällen als zunächst erwartet. Doch mit Sonnenaufgang überschlugen sich die Ereignisse: YART-Yamaha hatte die Führung gerade von BMW übernommen, als im Stint von Niccolò Canepa der Motor der R1 streikte. „Unheimlich schade“, kommentierte der deutsche Teamkollege Marvin Fritz. „Wir waren wieder mal die Schnellsten – in den Trainings und im Rennen. Wir hatten nur kleine Probleme und einen zusätzlichen Boxenstopp zum Tauschen eines Sensors. Und dann das.“ Auch andere Teams hatten Pech, allen voran SERT-Suzuki und F.C.C.-TSR-Honda. Während Suzuki gegen Mitternacht bereits das Getriebe und die Kupplung hatte wechseln müssen, stürzten die Weltmeister mit Siméon, Black und Guintoli bei einsetzendem Regen Ende der Kemmel-Geraden. Black konnte die schwer ramponierte GSX-R nicht nur sofort wieder starten, sondern auch zurück an die Box bringen. Bei F.C.C. riss in der Nacht die Kette, und Gino Rea musste das Bike in einem langen Fußmarsch zurück an die Box bringen. Dann hatten sie im Regen an gleicher Stelle wie Suzuki ebenfalls einen Sturz. Di Meglio hatte dabei Glück: Die Maschine wurde nur so wenig beschädigt, dass er seinen Stint zu Ende fahren konnte.

> „Wir waren vielleicht nicht die Schnellsten, aber wir haben keine Fehler gemacht, das hat sich am Ende ausgezahlt. Für mich als Belgier ist ein Traum wahr geworden.“
>
> Werner Daemen

Abbruch nach Ölspur

Das Team Falcon Racing wurde unfreiwillig zum Gesprächsmittelpunkt, als sich bei Theo Eisen der Motor der Yamaha R1 in Rauch auflöste. Der Franzose bekam dies aber sehr spät mit und legte auf gut einem Drittel der fast sieben Kilometer langen Piste eine Ölspur – im Regen. Nach einer Safety-Car-Phase kam die Rennunterbrechung mit der roten Flagge, und die Bikes mussten in den Parc Fermé.

Nach einer rund zweistündigen Unterbrechung zur Reinigung der Strecke wurde für die letzten 20 Minuten noch mal neu



BÖRNER



BÖRNER



Gleichmäßigkeit zahlt sich aus: Die Tati-Kawasaki wurde Zweite



BÖRNER

Schweizer Dauerläufer: Diesmal P9 für Team Bolliger



BÖRNER

Los geht's: Nach 19 Jahren Pause wurden die 24 Stunden von Spa wiederbelebt und boten ein Riesenspektakel

gestartet. Für F.C.C. und SERT ging es dabei um den letzten Podestplatz. Rea und Siméon lieferten sich ein packendes Regen-Sprint-Rennen mit dem besseren Ausgang für Honda. BMW-Schlussfahrer Guarnoni hatte die beiden nach dem Re-Start durchgewunken und damit immer noch sieben Runden Vorsprung auf die Tati Team Beringer Kawasaki. Alan Techer, Gregory Leblanc und Loic Arbel hatten sich konstant in der Verfolgergruppe gehalten, waren ein sauberes Rennen auf der ZX-10RR gefahren und konnten so am Ende den zweiten Platz feiern.

Der Deutsche Florian Alt landete mit seinen Teamkollegen Steven Odendaal und Erwan Nigon auf Rang 6. Auf Platz 9 holten Jan Bühn, Jesper Pellijeff und Nico Thöni für das Team Bolliger Switzerland den neunten Platz. Heroische Leistung bei LRP Poland mit Platz 11: Dominik Vincon und Pepijn Bijsterbosch mussten sich bis auf zwei alle Stints teilen, denn Bartlomiej Lewandowski hatte sich im Training verletzt und stieg nur zweimal auf die BMW, um seinen Teamkollegen zu einer Verschnaufpause zu verhelfen.

Motobox-Kremer-Pilot Lukas Walchhütter war am Abend von SERT abgeschossen worden und verbog die private R1 in der Doppel-Links. Einen weiteren Sturz per Highsider gab es dann am Vormittag im Regen. Dennoch sah der Österreicher das Ziel zusammen mit Stefan Ströhlein und Geof Dehaye auf Rang 30 und Platz 11 der EWC-Wertung.

In der Superstock-Klasse gewann der Österreicher Lukas Trautmann bei seinem zweiten 24-Stunden-Rennen seit seinem Comeback mit LH Racing. Er teilte sich das Motorrad mit Johan Nigon und Enzo de la Vega. Trautmanns Landsmann Philipp Steinmayr gelang mit seinem Team 18 der zweite Superstock-Platz – und damit nach dem Sieg in Le Mans das zweite Podest der Saison.

Doppelsieg für Ellis

Bei der Gespann-WM in Spa feierten der Brite Todd Ellis und seine französische Beifahrerin Emmanuelle Clement einen Doppelsieg, jeweils vor der Schweizer Weltmeister-Paarung Markus Schlosser/Marcel Fries. Im zweiten Rennen lieferten sie sich einen heftigen Schlagabtausch, den Ellis schließlich um 0,321 Sekunden für sich entschied. Die WM führt Ellis nun mit 140 Punkten vor Schlosser mit 126 Punkten. ■

RENNERGEBNIS ENDURANCE-WM

24 Stunden von Spa 4./5. Juni 2022, 2. WM-Lauf; 3548,380 km, 508 Rdn. à 6,985 km; 38 Teams gestartet, 31 gewertet.

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	BMW Motorrad WET (Reiterberger/Mikhalchik/Guarnoni)	BMW	24:01.30,317 h
2.	Tati Team Beringer (Techer/Leblanc/Arbel)	Kawasaki	+7 Rdn.
3.	F.C.C. TSR Honda France (Di Meglio/Rea/Hook)	Honda	+8 Rdn.
4.	Yoshimura SERT (Black/Siméon/Guintoli)	Suzuki	+8 Rdn.
5.	Wójcik EWC 77 (Linfoot/Morais/Gines)	Yamaha	+11 Rdn.
6.	Viltais Racing Igol (Alt/Nigon/Odendaal)	Yamaha	+11 Rdn.
7.	Team Moto Ain (Viñales/Corti/Perolari)	Yamaha	+13 Rdn.
8.	Team LH Racing (Johan Nigon/De la Vega/Robert)	Yamaha	+17 Rdn.
9.	Team Bolliger Switzerland (Bühn/Pellijeff/Thöni)	Kawasaki	+18 Rdn.
30.	Motobox Kremer Racing (Dehaye/Walchhütter/Ströhlein)	Yamaha	+83 Rdn.

WM-STAND TEAMS

1.	Yoshimura SERT	106 Punkte
2.	F.C.C. TSR Honda	91
3.	YART - Yamaha Official	76
4.	Tati Team Beringer Racing	75
5.	BMW Motorrad WET	64

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	93 Punkte
2.	Yamaha	86
3.	BMW	72
4.	Suzuki	64
5.	Honda	56

101. Tourist Trophy

Hickman zweimal, Dunlop und die Birchalls



IOMTT

Nicht zu bremsen: Peter Hickman holte auf BMW seine TT-Siege 5 und 6

Peter Hickman war nicht zu stoppen: Der BMW-Pilot gewann die Superbike- und Superstock-TT. Michael Dunlop siegte bei der ersten Supersport-TT, die Birchall-Brüder bei den Seitenwagen.

Von: **Toni Börner**

Hickman war als Favorit in die Superbike TT gestartet, denn im Qualifying hatte er am Donnerstag mit 133.220 mph (214,4 km/h) im Schnitt bereits am Rundenrekord gekratzt. Im Rennen selbst ließ der BMW-Pilot auch keine Zweifel aufkommen und hatte über die sechs Runden hinweg die Führung inne. Fast 40 Sekunden dahinter landete Kawasaki-Pilot Dean Harrison auf Rang 2, gefolgt von Michael Dunlop auf Suzuki.

Die Superbike-TT war der 100. Start auf dem Mountain Circuit von John McGuinness. Mit 50 Jahren zählt der „Morecambe Missile" aber immer noch zum erweiterten Favoriten-Kreis und unterstrich dies mit dem fünften Platz. „Wenn ich diese Woche in einem Rennen auf das Podest fahre, dann laufe ich nackt über die Promenade von Douglas", lachte McGuinness über eine Wette mit seinem Team.

Der Bayer David Datzer musste im Superbike-Rennen nach drei Runden aufgeben. „An meinem Bruch von 2021 habe ich noch eine Muskelentzündung", erklärte er. „Ich hätte körperlich schon noch gekonnt, wollte den Muskel aber für die Superstock- und Senior-TT am Montag und Freitag schonen." Datzer rangierte in den Top 20, als er die Penz-BMW abstellte. Julian Trummer blieb auf der letzten Runde ohne Sprit liegen, auch Lukas Maurer sah das Ziel nicht.

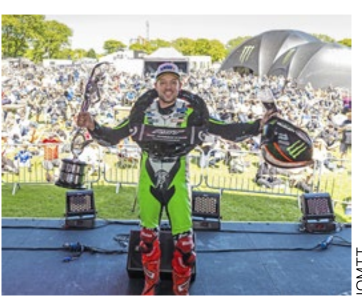
Dunlop holt 20. TT-Sieg

Michael Dunlop holte am Montagvormittag im Supersport-Rennen seinen 20. TT-Sieg. Er setzte sich mit seiner privaten Yamaha gegen Dean Harrison auf Kawasaki und Peter Hickman auf Triumph durch. „Das war nicht leicht", sagte Dunlop, der seinen eigenen Rundenrekord in der Supersport-Klasse unterbieten konnte. „Dean hat echt hart gepusht. Wir wussten auch nicht genau, wie viel Sprit wir brauchen würden. Da haben wir beim Boxenstopp lieber auf Nummer sicher gemacht und etwas mehr reingelassen. „ Harrison war im Training nicht mit der Supersport-Maschine gefahren und hatte keine Referenzwerte auf der „Kleinen". Lee Johnston und James Hillier komplettierten die Top 5, Julian Trummer wurde 26.

Das Seitenwagen-Rennen vom Samstag war auf der ersten Runde abgebrochen und erst am Montag über zwei Runden neu gestartet worden. Ben und Tom Birchall gewannen vor Ryan und Callum Crowe sowie Peter Founds/Jevan Walmsley, Legende Dave Molyneux wurde Vierter. Nur 15 Gespanne kamen ins Ziel.

Im Superstock-Rennen gewann erneut Hickman. Von der ersten Runde weg war er nicht zu stoppen, der BMW-Pilot holte sich den Sieg vor den Padgetts-Honda-Teamkollegen Conor Cummins und Davey Todd. Datzer wurde 20., Trummer 22. Maurer kam nicht ins Ziel.

Bis Montagabend hat die TT2022 drei Todesopfer gefordert: Mark Purslow im Qualifying am Mittwoch vergangene Woche und Seitenwagen-Co-Pilot Oliver Lavorel am Samstag. Der erfahrene Davy Morgan starb am Montag im Supersport-Rennen bei seiner 80. TT. Allen Angehörigen gilt unser tiefstes Mitgefühl. ■



IOMTT

Hickman: Zwei weitere Silbertrophäen

GOLDSMITH

Der fliegende Nordire: Michael Dunlop war bei den 600ern nicht zu schlagen

RENNERGEBNISSE TOURIST TROPHY 2022

Superbike (4. Juni 2022, 364,350 km, 6 Runden à 60,725 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Peter Hickman (GB)	BMW	1:43.58,544 h
2.	Dean Harrison (GB)	Kawasaki	+39,200 sec
3.	Michael Dunlop (GB)	Suzuki	+57,627 sec
4.	Ian Hutchinson (GB)	BMW	+2.58,084 min
5.	John McGuinness (GB)	Honda	+3.08,867 min
6.	Jamie Coward (GB)	Yamaha	+3.09,305 min
7.	James Hillier (GB)	Yamaha	+3.41,596 min

Supersport 1. Rennen (6. Juni 2022, 182,175 km, 3 Runden à 60,725 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Michael Dunlop (GB)	Yamaha	53.31,953 min
2.	Dean Harrison (GB)	Kawasaki	+5,618 sec
3.	Peter Hickman (GB)	Triumph	+35,055 sec
4.	Lee Johnston (GB)	Yamaha	+38,602 sec
5.	James Hillier (GB)	Yamaha	+45,662 sec
6.	Jamie Coward (GB)	Yamaha	+52,895 sec
26.	Julian Trummer (A)	Yamaha	+4.29,688 min

Sidecar 1. Rennen (6. Juni 2022, 121,450 km, 2 Runden à 60,725 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Ben Birchall/Tom Birchall (GB/GB)	LCR-Honda	38.11,339 min
2.	Ryan Crowe/Callum Crowe (GB/GB)	LCR-Honda	+13,989 sec
3.	Peter Founds/Jevan Walmsley (GB/GB)	LCR-Honda	+14,101 sec
4.	Dave Molineux/Daryl Gibson (GB/GB)	DMR 890	+1.41,214 min
5.	Gary Bryan/Philip Hyde (GB/GB)	Baker-Honda	+2.10,146 min
6.	Conrad Harrison/Andrew Winkle (GB/GB)	Bellas-Honda	+3.00,926 min
7.	Gary Gibson/Tom Christie (GB/GB)	Shelbourne-Suzuki	+3.12,554 min

Superstock (6. Juni 2022, 182,175 km, 3 Runden à 60,725 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Peter Hickman (GB)	BMW	52.01,236 min
2.	Connor Cummins (GB)	Honda	+12,702 sec
3.	Davey Todd (GB)	Honda	+20,367 sec
4.	Dean Harrison (GB)	Kawasaki	+27,216 sec
5.	Michael Dunlop (GB)	Honda	+39,694 sec
20.	David Datzer (D)	BMW	+3.25,713 min
22.	Julian Trummer (A)	BMW	+3.36,909 min

Überraschung Dudek

Überraschungssieger: Patryk Dudek, hier vor Leon Madsen und Jack Holder

SCHIFFNER

Die SGP-Rückkehr nach Teterow nach zwei Corona-Jahren wurde für manchen Favoriten zum Drahtseilakt. Der Pole Patryk Dudek ergriff die Chance und gewann den deutschen GP. Bartosz Zmarzlik baute seine WM-Führung aus.

Von: **Thomas Schiffner**

Mancher GP-Fahrer wunderte sich über die Ansprüche, welche die Bahn in der Bergring-Arena an die Fahrer stellte. Nicht so der deutsche Wildcard-Pilot Kai Huckenbeck: „Im Training war die Strecke für Teterower Verhältnisse sehr gut. Im Rennen dann nicht mehr …“

Gleich mehrere Favoriten verzweifelten an der Bahn oder der eigenen Technik: Der Tabellenzweite Maciej Janowski haderte nach einem Auftaktsieg mit der Technik und fiel im letzten Vorlauf aus – Platz 9.

Im dritten Lauf stürzten Tai Woffinden und Martin Vaculik gleichzeitig. Im Rerun mit zwei Fahrern besiegte Kai Huckenbeck Patryk Dudek, der erste von nur zwei Punktverlusten des Polen am ganzen Abend!

Warschau-GP-Gewinner Max Fricke, Prag-Sieger Martin Vaculik und Ex-Weltmeister Jason Doyle fanden nie eine Einstellung zur Bahn und endeten auf den Plätzen 15, 11 bzw. 13.

Im ersten Semifinale setzte sich Dudek vor Robert Lambert durch, der sich gerade noch ins Semi gerettet hatte. Tai Woffinden und überraschend auch der Tabellen-Dritte Leon Madsen flogen raus. Das zweite Halbfinale konnte Fredrik Lindgren vor WM-Spitzenreiter Bartosz Zmarzlik gewinnen. Der 23-jährige Brite Dan Bewley schied nach starken Vorläufen aus.

Für das Finale wählte der führende Dudek Startplatz rot, während Zmarzlik auf Weiß ging. Dudek führte im an Überholvorgängen armen Rennen schon in der ersten Kurve und siegte vor Zmarzlik und Lindgren.

Dudek: Sieg der Technik

Für den 29-jährigen Dudek war es der erste GP-Erfolg seit vier Jahren: „Wir hatten ein gutes Setup, die Startplätze waren gut, es lief alles viel besser als in Prag und in Gorican“, sagte der gebürtige Bydgoszczer. Die Steigerung führte er auf die Technik zurück: „Wir haben nur das Setup geändert. Ich bin das gleiche Motorrad wie in Prag gefahren, aber wir haben die ganze Woche am Setup gearbeitet.“

Bartosz Zmarzlik konnte mit Platz 2 zufrieden sein, denn er baute seinen WM-Vorsprung auf 11 Punkte aus: „Ich bin sehr glücklich über Platz 2, Finale ist Finale.“ Zur Bahn gefragt: „Ja, sie war ein bisschen holprig. Das war nicht so gut für die Zweikämpfe. So, wie die Reihenfolge am Start war, blieb sie meist über die vier Runden.“ Dem pflichtete der drittplatzierte Freddy Lindgren bei: „Heute Abend war die Bahn nicht ideal. Ich bin froh, dass ich ein paar gute Starts produzieren konnte und die richtigen Linien gefunden habe, sodass ich mich für das Semifinale qualifizieren konnte.“

Deutschlands bester Speedway-Pilot Kai Huckenbeck begann ganz stark mit dem Laufsieg und sechs Punkten aus drei Heats, bis seine Fahrt Richtung Semis in Heat 15 gestoppt wurde: Der Werlter fuhr ins Band, im letzten Durchgang gegen Madsen, Lindgren und Michelsen konnte er nicht mehr punkten: „Ich habe die Nerven verloren, bin ins Band gefahren, und das hat mich aus dem Konzept gebracht. Das Halbfinale war greifbar. Im letzten Lauf habe ich von Gelb den Start versemmelt.“

Reservefahrer Norick Blödorn kam zu seinem ersten GP-Start überhaupt und holte in seinem einzigen Lauf einen Punkt. ■


SCHIFFNER

Erster GP-Sieg seit vier Jahren: Patryk Dudek

SPEEDWAY-WM

Teterow (D), 4. Juni

1.	Patryk Dudek (PL)	13+3 Punkte
2.	Bartosz Zmarzlik (PL)	10+2
3.	Fredrik Lindgren (S)	11+1
4.	Robert Lambert (GB)	9+0
5.	Dan Bewley (GB)	12
6.	Tai Woffinden (GB)	10
7.	Leon Madsen (DK)	8
8.	Jack Holder (AUS)	8
10.	Kai Huckenbeck (D)	6
17.	Norick Blödorn (D)	1

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 4 von 8 Rennen

1.	Bartosz Zmarzlik	62 Punkte
2.	Maciej Janowski	51
3.	Leon Madsen	50
4.	Fredrik Lindgren	46
5.	Tai Woffinden	43
6.	Robert Lambert	36
7.	Martin Vaculik	35
8.	Patryk Dudek	35
9.	Jason Doyle	35
17.	Kai Huckenbeck	7

Sieger aus dem Yamaha-Duo: der Schweizer Jeremy Seewer

Erster Saisonsieg

YAMAHA

Beim Großen Preis von Frankreich in Ernée siegte sensationell der Schweizer Jeremy Seewer auf Werks-Yamaha. Der Spanier Jorge Prado folgte auf GasGas als Zweiter vor dem nächsten Yamaha-Piloten Glenn Coldenhoff. Der WM-Führende Tim Gajser verpasste mit der HRC-Honda zum dritten Mal in Folge das Podium. In der MX2-Klasse feierte Tom Vialle (KTM) den erhofften Heimsieg vor dem Yamaha-Duo Jago Geerts und Thibault Benistant.

Von: **Frank Quatember**

Es ist Halbzeit in der Motocross-WM, zehn von 20 WM-Läufen sind absolviert. Die Berg- und Talbahn in Ernée war nach fünf Jahren Pause wieder Schauplatz eines GP, und es wurde dramatisch. Schwere Regenfälle am Samstag führten zu einem Qualifikations-Boykott etlicher MXGP-Elite-Piloten. Zwar blieb der Affront ungesühnt und Honda-Pilot Henry Jacobi gewann das erste Qualirennen seiner Karriere, doch die Strafe für den ungewöhnlichen Schlammstreik folgte am Sonntag. Fantic-Pilot Lapucci strauchelte eingangs der Startkurve und die außen gestarteten Quali-Verweigerer um Tim Gajser, Pauls Jonass und Glenn Coldenhoff gingen hart zu Boden. Jorge Prado dagegen hatte Glück, gewann Holeshot Nr. 10 und führte vor Seewer und dem blendend gestarteten Deutschen Henry Jacobi. GasGas-Star Prado wehrte fast das gesamte Rennen erfolgreich alle Angriffe von Seewer ab, doch dem Schweizer gelang zwei Runden vor Ultimo das entscheidende Manöver zum Laufsieg.



ARCHER

Local Hero Tom Vialle (KTM): Tagessieg ins Ziel gerettet

Stürze von Tim Gajser

Auch Henry Jacobi kämpfte verbissen um Rang 3, verlor aber durch einen Fehler in der Schlussphase das mögliche Laufpodium an Brent van Doninck. WM-Favorit Gajser wurde trotz erneutem Sturz immerhin noch Fünfter. Lauf 2 begann wie gewohnt mit dem Startsieg von Prado, diesmal allerdings mit Glenn Coldenhoff am Hinterrad.

Der Niederländer wartete bis Runde 11 mit dem erfolgreichen Angriff auf den Galizier. Und kurz darauf wurde Prado auch von Jeremy Seewer mit einem für ihn untypisch harten Pass geknackt. Damit war der erste GP-Sieg für den kleinen Schweizer in 2022 sicher. „Wahnsinn!“ jubelte Seewer im Ziel. „Der Start von außen war hart. Beim Kampf gegen Jorge dachte ich, er bleibt in seiner Spur. Er wechselte aber nach innen, und ich war sicher, dass es kracht! Aber ich hatte Glück und hoffe, dass es für mich so weitergeht.“

Honda-Star Tim Gajser hatte erneut einen schlechten Start, konnte aber als Tagesvierter seinen WM-Vorsprung vor dem enttäuschten Maxime Renaux (Yamaha) sogar ausbauen.

In der MX2-Klasse war WM-Spitzenreiter Tom Vialle beim Heimspiel natürlich extrem motiviert. Der schmale Franzose war ganz in Pink gekleidet, schaffte vor toller Kulisse am prall gefüllten Haupthang aber nicht den

„Wahnsinn! Ich war sicher, dass es kracht. Aber ich hatte Glück und hoffe, es geht so weiter.“

GP-Sieger Jeremy Seewer

geplanten Startsieg – der ging an Simon Längenfelder! Die Führung des Deutschen hielt aber nur wenige Sekunden, dann übernahm der wilde Norweger Kevin Horgmo das Kommando.

Duell Vialle – Geerts

Vialle schob sich kurz darauf ebenfalls am fränkischen GasGas-Piloten vorbei und zwei Runden später unter frenetischem Jubel seiner Landsleute auch am Norweger. Zur gleichen Zeit machte Jago Geerts, der mit seiner Werks-Yamaha in der Samstags-Qualifikation hart gestürzt war, enorm Druck und schob sich schnell auf Rang 2 hinter Vialle. Die beiden Titelfavoriten legten nun eine schnellste Runde nach der anderen hin, doch der Franzose hatte in der Schlussphase noch genügend Luft und gewann das Rennen knapp, aber hochverdient vor Geerts.

In Lauf 2 gelang Vialle zwar der Holeshot, doch nach wenigen Kurven schoss überraschend sein lange verletzter Landsmann Thibault Benistant am verdutzten KTM-Piloten vorbei in Front. Und als auch noch Geerts an Vialle vorbei auf Rang 2 zog, war der Jubel in der Yamaha-Box groß.

Die blauen Jungs machten den Sieg unter sich aus, während Vialle patzte und plötzlich den unangenehmen Kevin Horgmo am Hinterrad spürte. Doch der Weltmeister blieb cool und verteidigte Rang 3 bis zum Zielsprung.

Vialle: „Ich habe es nicht gewusst. Ich dachte, ich hätte den Tagessieg verloren. Fantastisch!“ Simon Längenfelder belegte Rang 5 in der Tagestabelle. „Ich bin zufrieden“, meinte der 18-Jährige, der als Schlammspezialist am verregneten Samstag überlegen das Qualifying gewann – ohne Protest. „Nur mein zweiter Start heute war nichts, das Gate kam zu früh, und ich hatte Probleme mit dem Kuppeln. Ich bin auf Position 20 losgefahren und danach ziemlich aggressiv zu Werke gegangen, aber es gab keine andere Möglichkeit, nach vorn zu kommen. Geerts und Vialle sind voll am Limit gefahren.“ Längenfelder liegt auch nach Ernée auf einem tollen dritten Platz in der MX2-Tabelle. ■

NACHRICHTEN

CHAREYRE GEWINNT

Supermoto-Weltmeister Marc-Reiner Schmidt (TM) musste sich beim 3. WM-Lauf auf Sardinien geschlagen geben. Die Plätze 2 (Samstag), 2 (Fast Race) und 3 (Superfinal) reichten dem Friedrichshafener nicht. Sein ehemaliger Teamkollege Thomas Chareyre holte mit den Plätzen 3, 1 und 1 den GP-Sieg. Der Österreicher Lukas Höllbacher (1, 3 und 2) wurde Zweiter in Tramatza. Zur WM-Halbzeit führt der deutsche TM-Werksfahrer aber immer noch die Tabelle an, wenn auch mit 196 Punkten denkbar knapp vor Chareyre (194) und Höllbacher (191).

KAI HUCKENBECK IM GP-CHALLENGE

Bei der Speedway-WM-Qualifikation in Abensberg am Montag fuhr Kai Huckenbeck hinter dem Dänen Anders Thomsen auf Platz 2 vor Max Fricke (AUS) und Kim Nilsson (S). Alle vier qualifizierten sich für den GP-Challenge am 20.08. in Glasgow. Norick Blödorn (8.), Valentin Grobauer (9.) und Daniel Gappmeier (10.) schieden aus. In Debrecen (H) qualifizierte sich Sieger Jack Holder (AUS) vor Sebastian Wosniak (PL), Andzejs Lebedevs (LV) und Rohan Tungate (AUS). Erik Riss wurde Siebter.

COOPER BERGRING-KÖNIG

Paul Cooper war der große Sieger beim 100. Bergringrennen in Teterow. Der Brite gewann den „Lauf der Nationen“ und das „Grüne Band“. Im Handicap-Lauf um den Bergring-Pokal siegte Christian Hülshorst, der vorher Dritter und Zweiter geworden war. Manfred Knappe wurde im Nationenlauf Zweiter und beim „Grünen Band“ Dritter.

ROCZEN BLEIBT ZWEITER

Beim 2. Lauf der US-Motocross-Meisterschaft in Hangtown (Kalifornien) sicherte sich Kawasaki-Pilot Jason Anderson den Tagessieg. Auf den Plätzen folgten Chase Sexton (Honda) und Eli Tomac (Yamaha). Für den Deutschen Ken Roczen (Honda) blieb der undankbare 4. Platz, Gesamt liegt der Mattstedter auf Rang 2 hinter Sexton.

MOTOCROSS-GP FRANKREICH/MXGP

Ernée (F): 5. Juni, 10. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 16 Grad. **1. Lauf:** 28 Fahrer gestartet, 28 gewertet, 17 Runden à 1,520 km (= 25,840 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	34.57,531 min = 44,349 km/h
2.	Jorge Prado (E)	KTM	17	+ 5,336 s
3.	Brent Van Doninck (B)	Yamaha	17	+ 14,105 s
4.	Henry Jacobi (D)	Honda	17	+ 20,293 s
5.	Tim Gajser (SLO)	Honda	17	+ 23,459 s
6.	Jeremy V. Horebeek (B)	Beta	17	+ 29,766 s
7.	Ruben Fernandez (E)	Honda	17	+ 37,291 s
8.	Ben Watson (GB)	Kawasaki	17	+ 40,679 s
9.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	17	+ 46,524 s
21.	Tom Koch (D)	KTM	16	+ 1 Runde

Ernée (F): 5. Juni, 10. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 16 Grad. **2. Lauf:** 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 17 Runden à 1,520 km (= 25,840 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	17	34.11,133 min = 45,352 km/h
2.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+1,786 s
3.	Jorge Prado (E)	KTM	17	+ 6,128 s
4.	Tim Gajser (SLO)	Honda	17	+ 7,313 s
5.	Ruben Fernandez (E)	Honda	17	+ 19,403s
6.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	17	+ 21,686 s
7.	Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	17	+ 31,538 s
8.	Jeremy V. Horebeek (B)	Beta	17	+ 34,791 s
18.	Tom Koch (D)	KTM	17	+ 1.57,382 min
22.	Henry Jacobi (D)	Honda	15	+ 2 Runden

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	438 Punkte
2.	Maxime Renaux	365
3.	Jeremy Seewer	339
4.	Jorge Prado	332
5.	Glenn Coldenhoff	306
6.	Ruben Fernandez	272
7.	Brian Bogers (NL)	243
15.	Henry Jacobi	132
21.	Tom Koch	44
22.	Valentin Guillod (CH)	32

1.	Honda	445 Punkte
2.	Yamaha	443
3.	GasGas	360

MOTOCROSS-GP FRANKREICH/MX2

Ernée (F): 5. Juni, 10. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 16 Grad. **1. Lauf:** 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 17 Runden à 1,520 km (= 25,840 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	17	35.05,601 min = 44,179 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	17	+ 1,451 s
3.	Simon Längenfelder (D)	Gasgas	17	+ 20,877 s
4.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	17	+ 30,875 s
5.	Stephen Rubini (F)	Honda	17	+ 36,804 s
6.	Liam Everts (B)	KTM	17	+ 40,889 s
7.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	17	+ 43,714 s
8.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	17	+ 47,257 s
15.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	16	+ 1 Runde
21.	Marcel Stauffer (A)	KTM	8	+ 9 Runden

Ernée (F): 5. Juni, 10. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 16 Grad. **2. Lauf:** 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet, 17 Runden à 1,520 km (= 25,840 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	17	34.01,927 min = 45,557 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	17	+ 1,655 s
3.	Tom Vialle (F)	KTM	17	+ 24,933 s
4.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	17	+ 26,728 s
5.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	17	+ 35,451 s
6.	Andrea Adamo (I)	GasGas	17	+ 54,400 s
7.	Liam Everts (B)	KTM	17	+ 1.22,819 min
8.	Jan Pancar (SLO)	KTM	17	+ 1.26,609 min
9.	Tom Guyon (F)	KTM	17	+ 1.31,603 min
10.	Kay Karssemakers (NL)	KTM	17	+ 1.53,495 min

WM-STAND MX2

1.	Tom Vialle	427 Punkte
2.	Jago Geerts	416
3.	Simon Längenfelder	323
4.	Kevin Horgmo	295
5.	Mikkel Haarup (DK)	281
6.	Andrea Adamo	253
7.	Isak Gifting (S)	232
16.	Jeremy Sydow (D)	88
17.	Kevin Brumann	82
39.	Noah Ludwig	7

1.	KTM	447 Punkte
2.	Yamaha	445
3.	GasGas	373



MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder





BMW



BMW E30 325i Cabrio, Erstbesitz seit 4/88, malachitgrün, Leder beige, 210000 km, Hardtop, Sitzheizung, 15"Kreuzspeicherfelgen, Sperrdifferenzial, Eurollnachrüstung, feuerverzinkt, Dok. BMW-Scheckheftpflege bis jetzt, Classic-Gutachten(2), 22.000,- €. Tel. 0831/68443



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H



735i V8, 1. Hand, Sammlerzustand, Autom., Bj. 1/97, 139000 km, Leder, Klima, Scheckheft, € 18.400,-. Tel. 0160/1472336



M240i Cabrio, 38000 km, 250 kW (340 PS), dunkelgrau, Klima, Sommerfahrzeug, Sportauspuffanlage, alle KD bei BMW, Gutachten Zustand sehr gut, softwaregestützte Leistungssteigerung bekommen, VB 39.950,- €. 86316 Friedberg, Tel. 0162/8222717

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58415



Z8 ALPINA Roadster V8, Nr. 400 von 555 Stück, EZ: 09/2003, org. 26400 km, 381 PS, schwarz, Leder crema-schwarz (sehr selten), Vollausstattung, Hardtop, im Bestzustand aus Sammlerhand, VB 349.000,- €. Tel. 0175/3561933

mehr: motor-klassik.de Nr. 58381

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H



328 GTS, 1989, 80000 km, ABS, H-Kennz., schwarz, Leder grau, schöner Orig.-Zustand., 85.500,- €, Inzahl. mögl., AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58407



Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



Arden

Suche original Arden Jaguar Fahrzeuge mit ZF-Getriebe, auch perfekte Japan Importe. englishcars@gmx.de H

Mercedes

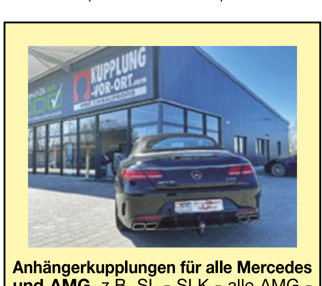


63S Blue Ocean, 1 v. 3 dt. Sondermodellen, Keramik Bremsen, 510 PS, 17000 km, wie Neuw.-Zust., nur 128.900,-€. 0152/29362733



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58429



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H



AMG GLC 63 S 4M+ *NIGHT*21Z* VMAX*PANO*, EZ 10/2021, 8050 km, 375 kW (510 PS), selenitgrau, Leder, Navi, Klima, LED, SD, SHZ, NR-Fzg., AHK, 107.998,- € (MwSt. awb.) Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Lehfeld 6, 21029 Hamburg, Tel. 040/822104095 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr.58422



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

Porsche

Auflösung einer privaten Sammlung. MB Pagoden/MB 3.5. Cabrio; Porsche 993 Turbo; AH 3000 MK II; MB SL 60 AMG etc. Fahrzeugliste anfordern unter E-Mail: carcollection@web.de



964 RS, 1992, orig. 78800 km, scheckheft, gr. KD neu, dt. Fzg., 169.500,- €, Inzahlung mögl., AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58409



911 Carrera S 991-1, 39500 km, 294 kW (400 PS), grau metallic, Klima, VB 94.900,- €, unfallfrei, scheckheftgepflegt, Approved neu, Optionspaket 50 Jahre Porsche, PDK u.v.m. 53359 Rheinbach, Tel. 0172/6732694

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58468

Privat sucht Boxster 981 GTS oder S bis ca. 60000 km, PDK oder Schalter, seriöse Abwicklung garantiert, Angebote bitte an 0172/5638090 oder gmaase@t-online.de



1963 Porsche 356 Carrera 2, komplett neu aufgebaut, top Restaurierung, 1A Motorrestauration. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Porsche Ruf



Porsche Turbo Ruf Felgen, seltene Porsche 930 Turbo Ruf Felgen, v. 9 x 17, hi. 12 x 17 ohne Reifen, Reifengröße: v. 245/40 ZR 17, hi. 315/35 ZR 17 mit Gutachten für 6.000,- € zu verkaufen. 57234 Wilnsdorf, Tel. 0177/8822886

Renn/Rallye

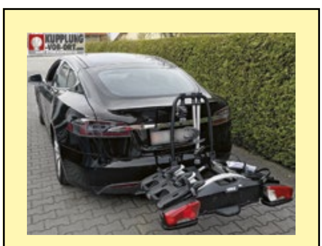
Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



www.Rennsportshop.com

Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

Kaufgesuche

MM kauft ! Fahrzeuge der Oberklasse Ganze Sammlungen o. einzelne Fahrzeuge Ferrari AMG RR Bentley Lamborghini etc. 0172 4592434*marino@mm-cars.eu H



Freies Fahren Salzburgring am 16. Juli 2022 www.amc-burgau.de



Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H









MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 26/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text _______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige
(wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



BMW

BMW hat erste Computerbilder des neuen LMDh-Autos für 2023 gezeigt. Die Technik-Infos kennen die MSa-Leser schon

Formel-1-DNA

Zur Zukunft des GP Monaco
MSa 25/2022

Monte Carlo ist für mich so untrennbar mit der Formel-1-DNA verbunden wie Copse Corner in Silverstone! Das Quali ist das halbe Rennen, Trackposition mehr als ein Drittel. Der Rest ist Taktik und „lass die Karre ganz!". Wo sonst hätten theoretisch alle Fahrer Chancen aufs Treppchen?

Michael Thomae
D-32427 Minden

Regen-Ärger

Zur Formel 1 im Regen
MSa 25/2022

Die Zeit der Regen-Asse scheint vorbei zu sein. Früher konnte man noch Regenchampions wie Jackie Stewart am Nürburgring, Ayrton Senna in Donington, Michael Schumacher in Portugal und Stefan Bellof in Monaco bewundern. Heute können die angeblich besten Fahrer der Welt bei Regen nicht mehr fahren. Die Zeit der Regenmeister ist damit vorbei.

Josef Mertens
D-53844 Troisdorf

Gong nicht gehört

Zum 24h-Rennen Nürburgring
MSa 25/2022

Die junge Nürburgring-Generation will also unbedingt bei den Verbrennern bleiben? Wäre dem so, hätte sie wohl den Gongschlag nicht gehört. Der kleine Motorsport wird sich wohl kaum von den Notwendigkeiten der weltweiten Mobilitätswende abkoppeln können, denn sonst dürften sich alle Rennserien bald beim Jim-Clark-Revival in Hockenheim treffen. Das ist auch eine schöne Veranstaltung, aber Vergangenheit, nicht Zukunft. Es mag ja sein, dass die Formel E nichts ist, aber dann besteht die Aufgabe eben darin, sich andere Konzepte zu überlegen. Und ich meine, das gilt auch für Redakteure.

Rainer Franke,
per E-Mail

Glückwunsch an die sechs erstplatzierten Teams! Der Distanzrekord (159 Runden) von 2014 wurde dabei eingestellt! Ist das niemandem aufgefallen?

Hans Peter Schenk
D-42655 Solingen

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

15. Juni 2022: Freies Fahren Oschersleben (Pkw/Bike)

20. Juni 2022: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

18. Juli 2022: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Termine

TV-Programm

täglich bis Dienstag, 14 Juni		
20.00	Isle of Man TT, aktuelle Rennen (Zus.)	Motorvision TV*
Mittwoch, 08. Juni		
13.45	24h Le Mans, 1. Freies Training **LIVE**	Eurosport 2*
18.45	24h Le Mans, Qualifying 1 **LIVE**	Eurosport 2*
22.00	24h Le Mans, 2. Freies Training **LIVE**	Eurosport 1
Donnerstag, 09. Juni		
14.45	24h Le Mans, 3. Freies Training **LIVE**	Eurosport 2*
19.45	24h Le Mans, Hyperpole **LIVE**	Eurosport 1
21.45	24h Le Mans, 2. Freies Training **LIVE**	Eurosport 2*
Freitag, 10. Juni		
10.35	Formel 2 Baku, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
12.45	Formel 1 Baku, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
12.45	Formel 1 Baku, 1. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
14.30	Formel 2 Baku, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
15.45	Formel 1 Baku, 2. Freies Training **LIVE**	Sky*/ Serv. A**
Samstag, 11. Juni		
10.15	24h Le Mans, Warm-up **LIVE**	Eurosport 1
11.00	Road to Le Mans, Le Mans Cup **LIVE**	Eurosport 1
11.20	Formel 2 Baku, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.20	SBK-WM Misano, Superpole (Aufz.)	Servus TV A**
12.45	Formel 1 Baku, 3. Freies Training **LIVE**	Sky*/Serv. A**
13.10	SBK-WM Misano, Vorberichte & Superpole	Servus TV D**
14.00	SBK-WM Misano, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 1
14.00	SBK-WM Misano, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV
15.00	24h Le Mans, Vorber. & Rennen **LIVE**	Eurosport 1
15.30	Formel 1 Baku, Qualifying **LIVE**	Sky*/Serv. A**
16.05	Formel 1 Baku, Qualifying **LIVE**	SRF 2
Sonntag, 12. Juni		
00.00	SSP-WM Misano, 1. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
09.25	Formel 2 Baku, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
10.40	SBK-WM Misano, Superpole Race **LIVE**	Servus TV
11.00	WTCR Hungaroring, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
11.20	Formel 1 Baku, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV A**
12.20	Formel 1 Baku, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF 2
13.00	MX2-WM Teutschenthal, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
13.15	SBK-WM Misano, Vorberichte & SP Race	Servus TV D**
14.00	SBK-WM Misano, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV D**
14.00	MXGP-WM Teutschenthal, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
16.00	SBK-WM Misano, 2. Rennen (Aufz.)	Servus TV A**
16.00	MX2-WM Teutschenthal, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
ca. 16.20	WTCR Hungaroring, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 1
17.00	MXGP-WM Teutschenthal, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
17.30	ETCR Hungaroring, Aufz. & **LIVE**	Eurosport 1
18.30	IndyCar Series, Elkhart Lake **LIVE**	Sky Sport F1*
21.30	NASCAR Cup Series, Sonoma **LIVE**	Sport 1+*
Montag, 13. Juni		
00.00	SSP-WM Misano, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
00.20	Formel 1 Baku, Rennen (Aufz.)	ORF 1

Livestream/Internet

Freitag, 10. Juni bis Sonntag, 12. Juni		
–––	Rallye-EM Polen, komplett **LIVE**	wrcplus.com*
Samstag, 11. Juni		
ca. 11.30	Truck-EM Hungaroring, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 18.50	Truck-EM Hungaroring, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
Sonntag, 12. Juni		
ca. 12.30	Truck-EM Hungaroring, 3. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 15.10	Truck-EM Hungaroring, 4. Rennen **LIVE**	YouTube

*kostenpflichtig **D = nur in Deutschland, A = nur in Österreich

Vorschau


TOYOTA

24h-Rennen Le Mans: Wer kann die Toyota-Serie durchbrechen?


MOTORSPORT IMAGES

Formel 1 – GP Aserbaidschan: Highspeed-Spektakel auf dem Baku-Stadtkurs



WORLDSBK

Superbike-WM: In Misano folgt die nächste heiße Runde im WM-Kampf

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

10./11.06.	Dt. Rallye-Meisterschaft (DRM), Stemwede	D
10.–12.06.	Rallye-EM, Mikołajki/Polen	PL
11./12.06.	Sportwagen-WM, 24h Le Mans	F
11./12.06.	FIA WTCR/ETCR/Truck-EM, Hungaroring	H
11./12.06.	NASCAR Truck/Cup, Sonoma	USA
12.06.	Formel 1/F2, Baku	AZ
12.06.	IndyCar Series, Elkhart Lake	USA
12.06.	Tourenwagen/BTCC, Oulton Park	GB

Motorrad

04.–10.06.	Road Racing, Isle of Man TT	GBM
11.06.	Div. Speedway-WM-Qualifikationen	UA/H/SK
11.06.	Speedway-U19-EM-Qualifikation, Vetlanda	S
11.06.	US-Motocross, Lakewood	USA
11./12.06.	Superbike-/Supersport-WM, Misano	I
11./12.06.	Trial-WM, Sant Julià de Lòria	AND
12.06.	Motocross-WM, Teutschenthal	D
12.06.	Langbahn-WM-Qualifikation, Bielefeld	D
12.06.	Moto2-EM/JuniorGP, Barcelona	E